Conto Corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla " Gazzetta Ufficiale „ n. 96 del 25 aprile 1925

Numero di pubblicazione **709.**

RELAZIONE e REGIO DECRETO 11 gennaio 1925, n. **356.**

APPROVAZIONE DEL REGOLAMENTO PER LA NAVIGAZIONE AEREA

Numero di pubblicazione 709.

RELAZIONE e REGIO DECRETO 11 gennaio 1925, n. 356.

Approvazione del regolamento per la navigazione aerea.

Relazione del Commissario per l'Aeronautica a Sua Maestà il Re, in udienza dell'11 gennaio 1925, sul decreto concernente il Regolamento per la navigazione aerea.

SIRE,

Il qui unito progetto di Regolamento per la navigazione aerea è redatto in esecuzione dell'art. 47 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, contenente provvedimenti per la navigazione aerea.

Nella relazione con la quale io sottoposi alla Augusta firma della Maestà Vostra il decreto-legge anzidetto, già misi in rilievo il fatto che il legislatore, chiamato a disciplinare materia nuova e per sua natura soggetta a rapidi progressi, ha creduto opportuno sancire in quel provvedimento, avente forza di legge, solo le norme fondamentali del diritto aeronautico nazionale, lasciando al regolamento di determinare le norme particolari, e più facilmente mutabili. Ma tanta è la mole di queste norme particolari, così vario il contenuto di esse, così nuova in gran parte la loro essenza, che il regolamento oggi proposto, può considerarsi come un testo giuridico la cui importanza non è inferiore a quella del decreto-legge cui esso si riferisce. Singolare portata giuridica deriva, d'altra parte, al regolamento dal disposto del citato art. 47 del decreto-legge, che demanda al Governo, in forma assai ampia, la facoltà di emanare norme complementari ed esecutive del decreto stesso, e coordinatrici di esso con le altre leggi dello Stato.

Compilato da questo Commissariato, il progetto di regolamento è stato ampiamente discusso in seno ad una apposita Commissione interministeriale, nella quale erano rappresentati tutti i Ministri proponenti.

Speciale cura fu posta nel coordinare, sempre che ciò fosse possibile, le norme del regolamento con quelle della « Convenzione per il regolamento della navigazione aerea » del 13 ottobre 1919 (resa esecutiva con R. decreto-legge 24 dicembre 1922, n. 1878) nonchè col disposto degli otto « Allegati » che completano quella Convenzione. Anche i più recenti deliberati della « Commissione internazionale per la navigazione aerea », l'organo permanente di autorevisione che la Convenzione citata ha istituito col suo art. 34, sono stati tenuti presenti; così che lo schema di regolamento ben aderisce, anche nei suoi particolari di minore rilievo, alla più recente regolamentazione aeronautica internazionale.

Dalla lettura del Titolo I « *Norme generali* » non sfuggirà come il regolamento dedichi qualche articolo a definizioni ed a chiarimenti. Criteri di opportunità hanno consigliato di non rifuggire dalla definizione, ovunque essa riuscisse utile a delineare con esattezza la precisa portata delle norme regolamentari. Quando si pensi, per fare un esempio, che attorno alla fondamentale materia della nomenclatura dei singoli tipi di aeromobile continuano nel campo tecnico le discussioni, non potrà disconoscersi l'utilità pratica dell'articolo 1, inteso a chiarire preliminarmente ogni dubbio al riguardo.

Sarà egualmente rilevato che vari articoli del regolamento riproducono testualmente, o quasi, norme del decreto-legge. Anche su questo argomento la Commissione fermò particolarmente la sua attenzione. Ma dato il carattere quasi didascalico che il regolamento, per la novità stessa del proprio contenuto, verrà in molte parti, ad assumere, non parve opportuno sacrificare gli intenti di chiarezza elementare che furono costantemente seguiti, a considerazioni di formale eleganza nella cooordinazione fra legge e regolamento.

Il Titolo I in esame presenta ancora interesse perchè ricollega, sotto due aspetti diversi, l'aeronavigazione civile alla navigazione mercantile marittima, e questo fa, sia col conferire al comandante dell'aeromobile poteri disciplinari analoghi a quelli conferiti ai capitani delle navi (art. 2), sia col devolvere alle Regie rappresentanze diplomatiche e consolari còmpiti di controllo sul naviglio aereo nazionale che navighi su territori stranieri (art. 5). L'art. 3 fu introdotto per suggerimento del Consiglio di Stato.

Il Titolo II « *Servizio degli aeroporti* » detta nel suo Capo 1° norme generali, comuni agli aeroporti statali ed a quelli privati. Riunisce poi, nel Capo 2°, tutte quelle norme che l'esperienza o la previsione di un più ampio sviluppo del traffico aereo fanno ritenere opportune affinchè gli aeroporti statali possano rispondere ai bisogni di ricovero, di assistenza, di rifornimento degli aeromobili adibiti a servizi civili. Particolarmente accurato fu lo studio delle Sezioni 3ª e 4ª di questo Capo 2°; in esse si cercò di contemperare le inderogabili esigenze fiscali a criteri di liberalità verso l'aeronavigazione civile. Lo stesso dicasi per la Sezione 5ª, alla cui redazione portò un apprezzabile contributo il Ministero delle finanze. Il Capo 3°, infine, detta le norme occorrenti affinchè gli aeroporti eventualmente predisposti da privati, sia per proprio uso, sia per impiego commerciale, rispondano agli indispensabili requisiti di sicurezza per il volo.

Il Titolo III « *Norme per la circolazione aerea* », è quello che rappresenta più palesi rispondenze con le norme contenute negli Allegati della Convenzione del 13 ottobre 1919, e con le deliberazioni della « C. I. N. A. ». Nè potrebbe essere altrimenti, poichè la materia disciplinata da questo Titolo è di tal natura, da richiedere uniformità di disciplina con le norme già vigenti in materia nella legislazione internazionale.

I contrassegni di riconoscimento obbligatori per gli aeromobili nazionali devono essere apposti in guisa da premettere ad essi la libera circolazione all'estero: il Capo 1° riproduce pertanto fedelmente l'Allegato *A* della Convenzione. Nel Capo 2° sono designati i punti della frontiera terrestre e di quella marittima attraverso i quali è consentita l'entrata e l'uscita degli aeromobili dal territorio del Regno. Si è creduto di dovere offrire agli aeronauti il maggior numero possibile di valichi, avuto riguardo alla dislocazione delle opere militari lungo le frontiere, alla ubicazione degli aeroporti doganali ed alle correnti di traffico che la nascente aeronavigazione mercantile presumibilmente seguirà. Si è inoltre opportunamente disciplinato il trasporto e l'uso degli apparecchi fotografici e cinematografici di presa, come mezzo di difesa contro l'esercizio dello spionaggio.

Le norme per la circolazione aerea, le regole sui fanali e quelle sulle segnalazioni, debbono obbedire a rigorosi criteri di unificazione internazionale; i Capi 3°, 4° e 5° trovano quindi la loro fonte principale nell'Allegato *D* della Convenzione.

La Sezione 1ª del Capo 6° riassume le deliberazioni adottate in varie Sessioni della « C. I. N. A. » relativamente al certificato di navigabilità, documento tecnico importantissimo il cui rilascio è subordinato ad accertamenti rigorosi. Circa la Sezione 2ª di questo stesso Capo 6°, giova invece rilevare che essa disciplina la iscrizione degli aeromobili sul Registro aeronautico nazionale ed il conseguente rilascio del certificato di immatricolazione, in modo assai più preciso di quanto non faccia l'Allegato *A*, lettera *c*), della Convenzione. Ciò è stato reso indispensabile dalla importanza che registro e certificato hanno assunto nella nostra legislazione interna, per le conseguenze giuridiche cui dan luogo le annotazioni effettuate sui detti documenti, e che derivano dagli articoli 6, 7 e 42 del decreto-legge.

Le fonti principali del Capo 7° e del Capo 8° sono pur esse da ricercare nelle deliberazioni che la « C. I. N. A. » ha adottato circa i libri di bordo obbligatori per gli aeromobili e circa l'impiego delle radiocomunicazioni nella navigazione aerea, integrando rispettivamente l'Allegato *C* e l'art. 14 della Convenzione. E' però da rilevare la maggiore portata che il nostro « Giornale di rotta » assume, in confronto alla legislazione internazionale, per il disposto dell'art. 8, comma 2° del decreto-legge, nonchè dell'art 169, ultimo comma del regolamento. Quanto all'impiego delle radiocomunicazioni, oltre a riprodurre il regolamento tecnico adottato dalla « C. I. N. A. », si sono studiate norme fondamentali per disciplinare la concessione dei servizi pubblici radiotelegrafici e radiotelefonici mediante apparecchi installati sugli aeromobili. Nel redigere tali norme è stato tenuto presente in particolar modo il progetto di convenzione radiotelegrafica e radiotelefonica internazionale, tuttora in corso di studio.

Il Capo 9°, nel disciplinare le manifestazioni aeronautiche le quali assumono carattere di pubblici spettacoli, si preoccupa di conseguire quei requisiti di serietà organizzativa e di sicurezza tecnica i quali sono resi necessari dal grande valore di propaganda aeronautica che dette manifestazioni posseggono, ma demanda, nel tempo stesso, i compiti di materiale sorveglianza sulle dette manifestazioni ad Enti sportivi estranei all'organismo statale.

Il Capo 1° del Titolo IV « *Norme sul personale di bordo degli aeromobili* », definisce e determina quali siano i brevetti che attestano la capacità di disimpegnare speciali mansioni a bordo degli aeromobili, e quali le licenze che autorizzano il titolare di un brevetto ad esercitare le funzioni per le quali ha acquistato e mantenuto la capacità. Mentre per le varie specie di brevetti e di licenze delle quali è parola nelle Sezioni 3ª, 4ª, 5ª e 6ª di questo Capo 1° le norme della Convenzione e le deliberazioni della « C. I. N. A. » sono state fedelmente seguite, per quanto invece concerne la Sezione 2ª (brevetto e licenza di pilota di velivolo) il regolamento si discosta formalmente dalla Convenzione internazionale, e ciò nell'intento di creare una graduazione di abilitazioni al pilotaggio dei velivoli,

meglio rispondente ai molteplici scopi che il pilota di aeroplano o di idrovolante può prefiggersi, limitatamente, ben inteso, alla circolazione entro i confini territoriali del Regno. Ma poichè, d'altra parte, nell'art. 216 si è determinata con esattezza la rispondenza fra i brevetti del sistema internazionale e quelli previsti dal regolamento, è evidente che il sistema accolto non apporta alcun pregiudizio alla circolazione dei piloti nazionali su territorio straniero, anche perchè i modelli di brevetto e di licenza adottati corrispondono al tipo previsto dagli accordi internazionali.

Il Capo 2° tratta l'importante materia dei requisiti psicologici per il disimpegno di mansioni speciali a bordo degli aeromobili. Al riguardo, fu esaminata la convenienza di consentire che per talune categorie di brevetti di pilotaggio, le quali importano nel titolare minor somma di responsabilità materiali, il candidato fosse esentato dal sottoporsi alle accurate visite degli Istituti psicofisiologici, ed inviato invece al più sommario esame di ospedali non specializzati. Ma è sembrato necessario prescrivere, per qualsiasi aspirante, accertamenti preliminari importanti ad eguale rigore, da effettuarsi presso gli Istituti psicofisiologici. La necessità di proteggere i passeggeri trasportati senza remunerazione, gli altri navigatori aerei, le persone e le cose a terra, ha infatti persuaso a ritenere che non si possa prescindere dai cennati rigorosi accertamenti neppure nei confronti di coloro che esercitano il pilotaggio aereo come un nobile diporto, senza alcun fine di lucro. È conforta questa tesi il constatare come vari Paesi esteri, data la cattiva prova fatta da diversi sistemi, tendano ormai ad eguale rigore.

Quanto al Capo 3° basterà accennare al fatto che i programmi e le condizioni per il conseguimento dei principali brevetti aeronautici furono redatti conformemente al disposto dell'Allegato *E* della Convenzione, tenuto conto degli emendamenti successivamente adottati dalla « C. I. N. A. ». Solo la parte relativa ai brevetti di meccanico, che l'Allegato predetto non disciplina, è stata studiata *ex novo*, ammettendo, per il brevetto di radiotelegrafista, una equiparazione con le licenze rilasciate a tutt'oggi dai Ministeri delle comunicazioni, della guerra e della marina.

In materia di « *Assicurazioni aeronautiche* » il Titolo V contempla, sotto due capi distinti, l'assicurazione contro i rischi della navigazione aerea, e l'assicurazione del personale aeronautico. Il Capo 1° segue le norme generali del Codice di commercio sul contratto di assicurazione, ed in particolare quelle relative ai rischi della navigazione, salvo modifiche ed adattamenti che sono sembrati indispensabili per le speciali esigenze della aeronavigazione, e per qualche caratteristica del contratto di trasporto aereo

Circa i requisiti della polizza di assicurazione, fu richiamato il disposto dell'art. 420 del Codice, mentre fu preferita una formula più generica di quella che si riscontra nell'art. 605 del Codice stesso, per quanto riguarda le indicazioni atte ad identificare la cosa assicurata o la determinazione dei rischi.

L'art. 256 del regolamento offre un raffronto con l'art. 611 del Codice. Per le assicurazioni a tempo, l'inizio ed il termine dei rischi sono disciplinati con norme analoghe a quello del Codice; il regolamento prevede anche il caso che, allo scadere del contratto, l'aeromobile si trovi ancora in viaggio, nel qual caso l'assicurazione è prolungata fino al termine del viaggio in corso. Per le assicurazioni a viaggio, si sono adottati i criteri stessi del Codice di commercio. L'art. 257 si discosta invece dall'art. 615 del Codice, ponendo a carico dell'assicuratore le perdite o i danni che colpiscono le cose assicurate anche per colpa di persone dell'equipaggio.

Particolarmente notevoli sono gli articoli 260 e seguenti del regolamento, che discoplinano l'istituto dell'abbandono all'assicuratore: in essi si ebbe cura di accogliere le disposizioni dettate dal Libro II, Titolo VI, Capo II del Codice di commercio, con quegli adattamenti che la maggiore agilità dell'aeromobile rispetto alla nave, ed altre considerazioni pratiche, sembrarono consigliare.

Circa la prescrizione delle azioni derivanti dal contratto di assicurazione contro i rischi della aeronavigazione, non si è creduto di apportare innovazioni al periodo di un anno stabilito dall'articolo 924 del Codice di commercio.

Quanto al Capo 2°, si è ravvisato opportuno, per i già rammentati intenti pratici del regolamento, di riprodurre (articolo 266) quelle norme sulla obbligatoria assicurazione del personale navigante che sono sancite dall'art. 34 del decreto-legge. Fu inoltre introdotta, in omaggio al parere espresso dal Consiglio di Stato, la provvida disposizione dell'art. 267, intesa a tutelare gli interessi patrimoniali dei non naviganti danneggiati dagli aeromobili.

Nella relazione del Titolo VI « *Ipoteca aeronautica e trascrizione* », fu tratto speciale profitto dei suggerimenti forniti dai vari Ministeri più direttamente competenti nella disciplina della ipoteca aeronautica, istituto creato dall'art 9 del decreto-legge, con evidente innovazione ai principi generali del diritto. Tale articolo dichiara, semplicemente, che sull'aeromobile e suoi accessori può essere costituita ipoteca con le norme del Codice civile, mentre il precedente art. 7 esplicitamente comprende la ipoteca aeronautica fra quegli atti di costituzione, di modifica o di rinunzia di diritti reali, la cui trascrizione sul Registro aeronautico nazionale è obbligatoria.

Vasti erano, come si vede, i còmpiti demandati in materia al regolamento. Il richiamo alle norme del Codice civile non poteva certo essere inteso nel senso che queste dovessero trovare integrale applicazione nel nuovo istituto: ostavano a tale troppo rigida interpretazione sia la natura della cosa sulla quale l'ipoteca è costituita, cosa per sua destinazione eminentemente mobile, sia le speciali esigenze giuridiche e tecniche onde la navigazione aerea si differenzia dalle altre forme di attività umana e che il decreto-legge non ha invero trascurato neppure nella creazione dell'istituto ipotecario: ad esempio, con la speciale forma di iscrizione richiesta dal citato art. 7, e con la speciale disciplina creata ai crediti dello Stato per spese di giustizia, i quali, anzichè formare oggetto di una ipoteca legale (a norma dell'art. 1969 del Codice civile) hanno un diritto di privilegio che ad essi deriva dall'art. 9, comma *a*), dello stesso decreto-legge.

Un evidente mandato di adattare l'istituto ipotecario al suo nuovo oggetto era quindi attribuito dal decreto-legge a provvedimenti ulteriori. In proposito, fu posto innanzi tutto il quesito se le necessarie differenziazioni che tale adattamento avrebbe creato fra l'ipoteca civile e l'ipoteca aeronautica, non rendessero necessario di disciplinar questa con separati provvedimenti aventi forza di legge. Tale quesito fu risoluto negativamente, pensando che l'ipoteca aeronautica, qualunque potesse essere la portata delle innovazioni o delle limitazioni costituenti deroga alle norme del Codice civile, dovesse essere disciplinata in sede di regolamento. Al regolamento, infatti, una facoltà di deroga è esplicitamente riconosciuta dall'art. 47 del decreto-legge, il quale, poichè dà facoltà al Governo di emanare norme *a complemento* di quelle legislative, contiene una vera e propria delegazione di poteri. La vastità di tale delegazione fu anzi rilevata dalla considerazione che l'esecutivo non ha, istituzionalmente, facoltà di emanare norme a complemento di norme legislative, anzi, per l'art. 73 dello Statuto, non ha nemmeno facoltà di interpretarle autenticamente.

Risoluta tale questione pregiudiziale, fu agevole discendere alla materiale elaborazione delle norme attinenti alla ipoteca aeronautica, norme che, come può rilevarsi, furono contenute entro brevi limiti.

Il trasporto nella ipoteca aeronautica di tutti i caratteri fondamentali attribuiti all'ipoteca dagli articoli 1964 e 1965 del Codice civile, non parve abbisognasse di espliciti richiami: la realtà del vincolo dal quale sorge il diritto di credito, la indivisibilità, la specialità sia rispetto al bene che rispetto alla somma dovuta, la pubblicità della ipoteca, rimangono gli elementi sostanziali del nuovo istituto, così come lo sono della ipoteca civile.

Ma — ed è qui, più che una deroga, una limitazione, la quale per altro pare giustificata — non si ritenne che la ipoteca aeronautica potesse sottostare alla triplice distinzione di ipoteca legale, giudiziale, e convenzionale. il che avrebbe determinato la intera applicazione degli articoli 1969 e successivi del Codice civile. Non sembra erroneo il ritenere che l'art. 9 del decreto-legge, col prevedere una ipoteca che *può essere costituita*, circoscriva la ipoteca aeronautica alla sola forma convenzionale, e che altra sarebbe stata la dizione di quell'articolo, ove il legislatore avesse voluto accogliere anche le altre due forme ipotecarie. Le quali, per vero, non traggono origine da una costituzione potestativa, destinata a garantire un rapporto creditizio direttamente creatosi fra le parti, sibbene derivano da quei rapporti giuridici che, nei limiti previsti dagli articoli 1969 a 1973 del Codice civile, vincolano le cose subordinatamente ad una specifica qualità che il proprietario di esse possiede, e che è per l'ipoteca legale la qualità di compratore, di coerede, di socio, di tutore, di coniuge, di condannato, e per l'ipoteca giudiziale egualmente la qualità di condannato

Tale interpretazione degli intenti che guidarono il legislatore nella creazione della ipoteca aeronautica, fu confortata dalla conoscenza degli studi e dei voti attraverso i quali da vario tempo, e presso Paesi nei quali le attività aeronautiche sono maggiormente progredite, è venuta maturando una corrente favorevole alla introduzione dell'istituto ipotecario nel diritto aeronautico; studi e voti che riflettono non già il bisogno di aggiungere l'aeromobile a quei beni immobili che costituiscono il tradizionale oggetto della garanzia ipotecaria legale e giudiziale, ma piuttosto la opportunità che l'aeromobile, nell'imminente sviluppo della aeronavigazione civile, possa costituire per il proprietario un valido strumento che a lui faciliti l'ottenimento del credito nell'esercizio della sua attività aeronautica, e, nel tempo stesso, non sia sottratto al suo possesso.

Formulato, nell'art. 268, il principio che restringe alla sola forma convenzionale l'ipoteca aeronautica, nell'articolo stesso si determina che la iscrizione di essa abia luogo nel Registro aeronautico nazionale.

Al riguardo il Consiglio di Stato metteva in rilievo la convenienza di una iscrizione secondo il *sistema tavolare*, anzichè secondo il sistema meno perfetto della inscrizione *al nome del proprietario*; in armonia con tale rilievo, l'art. 268 prevede appunto la iscrizione della ipoteca sotto il nome dell'aeromobile gravato.

L'opportunità di affidare il servizio ipotecario aeronautico agli ordinari uffici delle ipoteche fu attentamente esaminata, e fu esclusa. L'articolo 6 del decreto-legge istituisce presso il Commissariato per l'aeronautica, il Registro aeronautico sul quale, a norma dell'articolo 7, deve aver luogo la trascrizione della ipoteca istituita dal successivo art. 9.

Fu, pertanto, rilevato come il decreto-legge abbia istituito la ipoteca dopo di avere istituito l'ufficio presso il quale essa deve essere costituita, e il registro sul quale deve essere riportata la garanzia ipotecaria, con la sanzione della nullità della ipoteca se manca la sua iscrizione sul registro. Inoltre questo registro riassume tutti gli elementi necessari per l'istituto della ipoteca aeronautica, servendo anche per la trascrizione dei titoli di passaggio e modificazione della proprietà dell'aeromobile, e ne rispecchia la storia in modo tale che le sue risultanze possono avere forza probatoria. Ne consegue che la iscrizione dell'ipoteca aeronautica presso l'ufficio delle ipoteche sarebbe stato un inutile duplicato, e ciò a parte la poca opportunità di stabilire che le due formalità inerenti alla iscrizione ed alla trascrizione ipotecaria avessero luogo presso due uffici diversi. Nè parve che questo accentramento della iscrizione in un unico registro derogasse a quei requisiti di pubblicità che sono richiesti dall'art. 1981 del Codice civile; anzitutto, l'aeromobile non è, per sua natura, un oggetto che possa avere una sede fissa ed occorre quindi assegnargliene una, la quale non può essere se non il luogo ove trovasi il Registro sul quale esso è iscritto; in secondo luogo, la pubblicità delle iscrizioni è assicurata dall art. 7, capoverso terzo, del decreto-legge, il quale prescrive la obbligatoria annotazione dell'ipoteca sul « certificato di immatricolazione », destinato a seguire l'aeromobile ovunque esso si trasferisca.

Fissati in tal modo i criteri essenziali che hanno presieduto alla redazione del Titolo VI, poco resta da dire a chiarimento dell'articolo 269, il quale riferisce all'ipoteca aeronautica, con opportuni adattamenti, le prescrizioni dell'art. 1987 del Codice civile, e le estende agli atti concernenti gli altri diritti reali costituiti sull'aeromobile.

L'art. 270 fissa il diritto alla esecuzione della ipoteca sulla somma dovuta dall'istituto assicuratore, nel caso di distruzione di un aeromobile assicurato sul quale gravasse ipoteca, prescrizione assai utile, poichè faciliterà la creazione dei rapporti creditizi L'art. 271 attribuisce infine al funzionario incaricato del servizio ipotecario responsabilità conformi a quelle del conservatore delle ipoteche. Tali responsabilità sono indubbiamente vaste e complesse, e fu esaminato se convenisse limitarle, anche in considerazione della limitata importanza che, almeno in un primo tempo, presenterà la ipoteca aeronautica in rapporto alla ipoteca civile, che verte su beni patrimoniali di cospicuo valore. Ma fu riconosciuta la necessità di stabilire rigorosamente i limiti della responsabilità di quel funzionario; data, poi, la unicità del registro aeronautico nazionale, si tratterà nel caso pratico di un solo funzionario, il quale acquisterà in materia una vera specializzazione.

Le disposizioni del Titolo VII « *Norme da seguire per i casi di sinistri aeronautici* », non richiedono alcuna illustrazione. Chiaro è il loro intento di assicurare, sempre che sinistri aeronautici si verifichino, la più pronta trasmissione delle necessarie notizie agli enti aeronautici, ed il pronto interevento delle autorità aeronautiche e di quella giudiziaria per gli accertamenti di rispettiva competenza.

Quanto ai sinistri aeronautici che sopravvenissero ad aeromobili nazionali in paese estero, il regolamento demanda alle autorità diplomatiche e consolari mansioni che saranno disciplinate da un apposito decreto, trattandosi di materia speciale.

Nella redazione del Titolo VIII « *Disposizioni penali* », pure rispettando i limiti imposti dall'art. 47 del decreto-legge, è parsa conveniente una duplice graduazione di reati e di pene. Il capoverso primo dell'art. 279 del regolamento contempla, e punisce col massimo delle pene consentite, un gruppo di reati i quali, per attentare più gravemente o più direttamente al regolare svolgimento della aeronavigazione, o per infrangere prescrizioni tutelatrici della incolumità pubblica, è bene soggiacciono alla più rigorosa sanzione. A tali reati fu, formalmente e sostanzialmente, riconosciuta l'entità di delitti e non quella di contravvenzioni. Forse, una disamina sottile dei reati che tale primo capoverso colpisce, può fare rilevare, in qualche singolo caso, una divergenza da quei criteri discriminativi fra delitto e contravvenzione che la dottrina o la tradizione hanno tramandato, e il sistema del nostro Codice penale ha accolto. Nè tale disamina fu trascurata nella redazione di questo Titolo VIII; ma, nella risoluzione di qualche caso dubbio, fu deliberatamente seguita la norma di considerare il reato non tanto in rispondenza con criteri di tradizione e di analogia, quando in relazione ai perturbamenti, anche remoti e indiretti, che esso può arrecare alle attività aeronautiche nazionali, attività nascenti e per le quali è indispensabile la più accurata tutela.

Il capoverso ultimo dello stesso art. 279 prevede e punisce, invece un gruppo di reati di entità minore; ad essi, come a vere e proprie contravvenzioni, è applicata solo una pena pecuniaria il cui massimo è fissato in L. 300, con lo scopo di render possibile quell'amichevole componimento delle controversie, costituito dalla oblazione, del quale è parola all'art. 282.

La diversa configurazione che a questi due gruppi di reati il regolamento viene ad imprimere, emerge anche dalla diversità delle norme procedurali che presiedono alla estinzione dell'azione penale, a seconda che trattisi del primo gruppo o del secondo. Quanto ai reati del primo gruppo, che hanno, come si disse, essenza di delitti, nessun dubbio può sorgere che il perseguimento di essi debba aver luogo con le norme della procedura ordinaria, così nella fase istruttoria come in quella processuale del procedimento. Ma per le contravvenzioni delle quali è parola nel capoverso ultimo dell'art. 279, il nostro regolamento prevede la estinzione dell'azione penale mediante la oblazione volontaria, contenuta entro i limiti previsti dall'art. 101 del Codice penale, poichè il massimo della pena prevista dall'art. 279, u. c. è di L. 300.

Quanto alla determinazione dei reati per i quali, come pena aggiuntiva, può essere ordinata la confisca dell'aeromobile (art. 47 del decreto-legge), il regolamento si è proposto di ridurre al minimo i casi di applicazione di tale sanzione, che è indubbiamente ben grave. Esclusi tutti quei reati che, costituendo infrazione a Codici e a leggi speciali, sono puniti a norma delle leggi stesse (art. 279, comma primo, del regolamento), si sono considerati solo i tre casi più gravi di infrazione a prescrizioni aventi uno spiccato carattere aeronautico, e cioè l'impiego di aeromobili che non siano stati immatricolati, il sorvolo di zone vietate, ed il trasporto abusivo di armi, esplosivi e munizioni da guerra. Per il primo di questi reati si è particolarmente considerata la necessità di reprimere in modo severo la circolazione di aeromobili sprovvisti delle marche indispensabili per la identificazione durante il volo, ritenendo che chi faccia circolare aeromobili in tali condizioni di irregolarità, voglia presumibilmente servirsene per scopo non lecito ed abbia interesse ad ostacolare l'identificazione del proprio aeromobile.

Il Titolo IX, con brevi « *Disposizioni transitorie* », fissa infine i termini per la entrata in vigore di talune disposizioni regolamentari, in quanto queste abrogano norme provvisorie tuttora vigenti.

Roma, addì 11 gennaio 1925.

Il Commissario per l'Aeronautica

MUSSOLINI.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge in data 24 dicembre 1922, n. 1878, col quale è stata messa in esecuzione la convenzione per il regolamento della navigazione aerea stipulata a Parigi, fra l'Italia ed altri Stati, il 13 ottobre 1919;

Visto il R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, contenente provvedimenti per la navigazione aerea;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Commissario per l'aeronautica, Ministro per gli affari esteri, di concerto con i Ministri per l'interno, per la guerra, per la marina, per la giustizia e gli affari di culto, per le finanze, per i lavori pubblici e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento per la navigazione aerea, firmato, d'ordine Nostro, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Commissario per l'aeronautica, Ministro per gli affari esteri, nonchè dai Ministri per l'interno, per

la guerra, per la marina, per la giustizia e gli affari di culto, per le finanze, per i lavori pubblici e per le comunicazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — DI GIORGIO — THAON DI REVEL — ROCCO — DE' STEFANI — GIURIATI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 6 *aprile* 1925.
Atti del Governo, registro 235, *foglio* 28. — GRANATA.

REGOLAMENTO PER LA NAVIGAZIONE AEREA

TITOLO I.

Norme generali.

CAPO 1°.

Nozioni generali.

Art. 1.

Per *aeromobile* si intende un meccanismo od una qualsiasi struttura che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria, sia atto a trasportare cose e persone.

In modo particolare l'aeromobile si distingue in:

a) *Velivolo* - un aeromobile più pesante dell'aria, azionato meccanicamente, fornito di ali e sopportato dall'azione dinamica dell'aria.

Come sottospecie:

Aeroplano - il velivolo costruito per innalzarsi da superficie solida o per calare su di questa;

Idrovolante - il velivolo costruito per innalzarsi dall'acqua o per calare su di questa.

b) *Cervo volante* - un aeromobile più pesante dell'aria nel quale la trazione meccanica è sostituita da quella prodotta da un filo di ritenuta;

c) *Dirigibile* - un aeromobile più leggero dell'aria, azionato meccanicamente e sostentato staticamente dall'aria;

d) *Aerostato* - un aeromobile più leggero dell'aria, libero o frenato, privo di organi motori.

Art. 2.

In ogni aeromobile adibito a trasporto di persone, deve portarsi a conoscenza di chiunque prenda posto a bordo qual sia la persona che è investita della qualità di comandante.

Il comandante dell'aeromobile ha, sulle persone presenti a bordo, i poteri disciplinari conferiti dalle vigenti disposizioni ai capitani o padroni delle navi mercantili, in quanto applicabili.

Art. 3.

Gli aeromobili addetti a servizi postali esercitati dallo Stato e concessi ad imprese private non possono essere oggetto di procedimento conservativo od esecutivo se non al termine del viaggio.

CAPO 2°.

Aeromobili di Stato, civili e militari.

Art. 4.

Gli aeromobili, siano del tipo più leggero, siano del tipo più pesante dell'aria, si distinguono in aeromobili di Stato e in aeromobili privati.

Ai soli effetti della Convenzione internazionale per la navigazione aerea, del 13 ottobre 1919, la qualifica di aeromobile privato è estesa anche a tutti gli aeromobili di Stato, eccetto quelli militari, di dogana e di polizia.

Agli effetti del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, e del presente regolamento, sono aeromobili di Stato quelli esercìti da amministrazioni statali (militari e civili): sono aeromobili privati tutti gli altri.

Possono essere dichiarati aeromobili di Stato, mediante deliberazioni del Commissario per l'aeronautica, quelli che, pure appartenendo a privati cittadini o società, compiano un servizio per conto dello Stato. Sono pure aeromobili di Stato quelli che sono in proprietà dello Stato ma esercìti da privati nell'interesse dello Stato ed a costoro affidati con un rapporto di locazione od altro rapporto giuridico.

Ogni aeromobile comandato da una persona in servizio militare, adibita a questo ufficio, è sempre considerato aeromobile militare.

CAPO 3°.

Autorità competenti ad esercitare i controlli sulla navigazione aerea.

Art. 5.

L'esercizio della aeronavigazione, ed in genere il movimento del naviglio aereo, nazionale e straniero, sul territorio dello Stato sono sottoposti al controllo del Commissariato per l'aeronautica. Sono inoltre sottoposti al controllo di polizia civile e militare, nonchè a quello sanitario e doganale, da parte dei Ministeri dell'interno, della guerra, della marina, delle finanze, e degli altri eventualmente interessati, secondo le rispettive competenze.

Per gli aeromobili nazionali che navighino in paese estero, i compiti di sorveglianza, di controllo e di tutela sono deferiti alle autorità diplomatiche o consolari; intendonsi, a tal fine, estese alla navigazione aerea le disposizioni vigenti al riguardo per la navigazione mercantile marittima, in quanto siano applicabili e salvo norme speciali da emanarsi con decreto Reale.

TITOLO II.

Servizio degli aeroporti.

CAPO 1°

Nozioni generali.

Art. 6.

Si intende per *aeroporto* ogni località, sia terrestre che acquea, destinata, anche in via temporanea, alla partenza, all'approdo ed allo stazionamento degli aeromobili. Quando sia solo destinata per permettervi l'approdo e la partenza

agli aeromobili che, durante la navigazione, fossero obbligati ad una forzata discesa, chiamasi *campo di fortuna*.

Agli effetti del presente regolamento, sono considerati aeroporti anche gli aeroscali per l'atterraggio dei dirigibili e gli idroscali per l'ammaraggio degli idrovolanti.

Art. 7.

In tutti gli aeroporti dislocati nel territorio dello Stato, si osservano le norme contenute negli articoli seguenti.

Art. 8.

Gli aeroporti aperti al traffico aereo civile sono accessibili a tutti gli aeromobili nazionali.

Gli aeromobili stranieri per atterrarvi debbono soddisfare alle seguenti condizioni:

a) essere immatricolati regolarmente in uno dei paesi con i quali l'Italia abbia stipulato accordi aeronautici:

b) navigare in conformità delle norme stabilite negli accordi internazionali, attenendosi a tutte le leggi e a tutti i regolamenti vigenti in Italia.

Speciali temporanee autorizzazioni di atterraggio negli aeroporti italiani possono essere concesse dal Commissariato per l'aeronautica agli aeromobili appartenenti anche a Stati non firmatari degli accordi internazionali.

Art. 9.

La costruzione degli aeroporti statali e di qualsiasi impianto statale adibito all'uso della navigazione aerea è devoluta al Commissariato per l'aeronautica, che prenderà preventivi accordi, in base ai relativi progetti, con i Ministeri dei lavori pubblici, della guerra, della marina, delle finanze e con gli altri eventualmente interessati.

Nessun aeroporto privato, o altro impianto privato adibito all'uso della navigazione aerea può essere costruito, se non alle condizioni determinate dal Commissariato per l'aeronautica, intesi i Ministeri predetti nelle loro rispettive competenze.

Art. 10.

Gli aeroporti aperti al traffico, o comunque adibiti al pubblico servizio, debbono trovarsi in condizioni di perfetto funzionamento durante tutte le ore sia del giorno che della notte.

Ciascun aeroporto deve essere munito di tutti gli strumenti e dispositivi atti ad eseguire la correzione delle bussole.

In ogni aeroporto aperto al pubblico servizio deve funzionare in permanenza un servizio sanitario di pronto soccorso, stabilito in locali esclusivamente destinati allo scopo, e provvisto del personale e dei materiali occorrenti.

Art. 11.

L'accesso agli aeroporti di Stato è di regola vietato a chiunque non sia addetto ai servizi di esso o non sia munito di speciale autorizzazione, ovvero non eserciti funzioni di controllo o di vigilanza, ai sensi dell'art. 5, anche a bordo dell'aeromobile.

Le persone ammesse nei locali di un aeroporto hanno l'obbligo di attenersi a tutte le norme di sicurezza che ne regolano il funzionamento.

CAPO 2°.

Aeroporti statali.

Sezione 1ª — **Del Comandante di aeroporto e delle sue mansioni inerenti al traffico aereo.**

Art. 12.

La sorveglianza sull'attività aerea che si svolge in un aeroporto statale e sul territorio di giurisdizione dell'aeroporto stesso è esercitata esclusivamente dal comandante dell'aeroporto. I limiti delle zone di giurisdizione di ogni aeroporto saranno determinati dal Commissariato per l'aeronautica.

Art. 13.

I còmpiti del comandante di aeroporto sono i seguenti:

a) esercita la sorveglianza sull'aeronavigazione allo scopo di assicurarsi che tutti gli aeromobili, in partenza, in arrivo ed in transito si trovino in regola con le disposizioni vigenti.

b) tiene al corrente i vari registri e documenti prescritti;

c) vista i vari documenti di bordo degli aeromobili in partenza, in arrivo ed in transito;

d) cura che, nei limiti della propria zona territoriale, ciascun possessore di aeromobili si attenga alle disposizioni vigenti. A tal riguardo mantiene rapporti con le competenti autorità locali;

e) denunzia alla competente autorità giudiziaria, con regolare processo verbale, tutte le infrazioni alle vigenti leggi sulla aeronavigazione inviando copia di tali rapporti anche alle superiori autorità aeronautiche;

f) cura che tutti gli aeromobili in navigazione si attengano alle prescritte norme di circolazione aerea;

g) regola nell'aeroporto di sua giurisdizione le partenze e gli approdi, riscuote le tasse di approdo, di partenza, di sosta e di ricovero, sorveglia il pagamento dei fitti;

h) provvede al rifornimento dei combustibili e dei lubrificanti agli aeromobili che esercitano il traffico aereo, riscuotendo l'importo relativo e rilasciandone regolare quietanza.

Sezione 2ª — **Approdi, soste, partenze degli aeromobili privati.**

Art. 14.

La partenza e l'approdo volontari degli aeromobili devono avvenire negli *aeroporti di Stato*, od in quelli costruiti e mantenuti per sua autorizzazione (*aeroporti privati*).

Art. 15.

Chiunque usufruisca di un aeroporto statale deve attenersi rigorosamente alle vigenti disposizioni e conformarsi strettamente a tutte le regole di navigazione ed agli ordini comunicatigli dagli agenti responsabili.

Art. 16.

Ogni aeromobile, non appena abbia approdato su di un aeroporto, deve immediatamente e con i propri mezzi portarsi nel posto designato per la visita di controllo.

Art. 17.

Nessun aeromobile può lasciare un aeroporto prima che il comandante dell'aeroporto od un suo delegato abbia eseguita la prescritta visita ed abbia consentita la partenza.

Ogni aeromobile, allorchè si presenti alla visita di controllo prima della partenza, deve trovarsi in perfetto ordine di rotta.

Nessun altro carico può essere messo a bordo dopo eseguita la visita di controllo.

Sezione 3ª — **Assistenza, rifornimenti, ricoveri offerti agli aeromobili privati e tasse relative.**

Art. 18.

I privati e le Società esercenti la navigazione aerea possono chiedere all'amministrazione dello Stato la concessione di una parte del suolo degli aeroporti statali, per costruirvi *hangars* o altri edifici di loro proprietà, purchè adibiti a scopo aeronautico.

Il Commissariato per l'aeronautica può effettuare la concessione subordinatamente alla disponibilità di area esistente nell'aeroporto e sempre che il normale funzionamento dei servizi nell'aeroporto stesso non venga ad essere intralciato dalle progettate costruzioni.

Qualora l'occupazione del suolo avvenga con manufatti di occasione, come *hangars* smontabili, baracche, ecc., la durata della concessione non può essere inferiore ai mesi sei ed il canone relativo deve essere ragguagliato alla somma che in via generale stabilirà il Commissariato per l'aeronatutica per ogni metro quadrato di area occupata.

Qualora trattisi di manufatti di carattere permanente, sono di volta in volta, ed a seconda delle circostanze, fissate tutte le modalità relative alle costruzioni da eseguirsi, alla proprietà del suolo su cui dette costruzioni dovranno sorgere, ed alle speciali servitù e condominii che le costruzioni stesse e gli scopi a cui esse dovranno adibirsi saranno per determinare.

Qualunque sia il genere della concessione, essa deve essere regolata da apposito disciplinare compilato dal Commissariato per l'aeronautica, contenente tutti gli obblighi, cui il concessionario deve attenersi.

Art. 19.

Ove le concessioni di terreno specificate all'articolo precedente, abbiano per iscopo la costruzione di depositi adibiti alla custodia in genere di materie infiammabili, è obbligo del concessionario di attenersi a tutte le norme tecniche atte a garantire contro i pericoli di incendio. Le materie anzidette devono in ogni caso essere custodite in depositi inesplodibili.

I competenti organi dell'amministrazione statale, oltre ad eseguire una preventiva visita di collaudo, hanno in ogni tempo il diritto di controllare ed esigere che le condizioni di sicurezza dianzi accennate sussistano durante tutto il periodo della concessione.

Art. 20.

Gli approdi ed i soggiorni negli aeroporti statali sono gratuiti per tutti gli aeromobili di Stato.

Per gli aeromobili privati sono fissate tasse di approdo, di partenza e di ricovero applicabili egualmente agli aeromobili nazionali e stranieri.

Art. 21.

Le tasse di approdo devono essere corrisposte entro le 24 ore dall'approdo; quelle di partenza, prima della partenza. Agli effetti del presente regolamento, si intende avere effettuato una partenza, quell'aeromobile il quale, levatosi in volo, oltrepassi i limiti dell'aeroporto. Qualora, però, per motivi di forza maggiore, l'aeromobile sia costretto a riprendere terra nell'aeroporto stesso dal quale è partito, entro un quarto d'ora dalla avvenuta partenza, non è dovuta alcuna nuova tassa di approdo.

Nelle suddette condizioni l'aeromobile è esonerato dal pagamento anche di una nuova tassa di partenza, purchè questa avvenga entro tre ore dal forzato atterraggio.

Per gli aeromobili i quali effettuino la loro partenza nella stessa giornata in cui ha avuto luogo l'approdo in un aeroporto, la tassa di partenza è ridotta alla metà.

Art. 22.

Le tasse di approdo e le tasse di partenza sono fissate in misura diversa:

a) per gli aeromobili di passaggio;

b) per gli aeromobili appartenenti a privati o Enti, i quali abbiano stipulato con l'Amministrazione contratto di abbonamento per approdi e partenze frequenti, nei vari aeroporti statali;

c) per gli aeromobili appartenenti a privati, i quali abbiano stipulato con l'Amministrazione contratto di locazione di *hangars* o altri locali, e si servano di personale proprio.

Le tasse in parola sono determinate dal Commissariato per l'aeronautica, e la relativa tabella deve essere affissa in ogni aeroporto.

Art. 23.

Le tasse di approdo e di partenza fissate per le ore diurne, sono aumentate del cinquanta per cento per gli approdi e le partenze effettuate in voli notturni, intendendosi per tali, quelli eseguiti dal tramonto al sorgere del sole, ovvero quelli per i quali siano impiegati, a giudizio insindacabile del comandante dell'aeroporto, i sistemi di segnalazione luminosa ed i sistemi di illuminazione esistenti nell'aeroporto.

Art. 24.

Gli abbonamenti al pagamento delle tasse di approdo e di partenza si intendono stipulati alle seguenti condizioni:

a) il pagamento è effettuato a mensili posticipati, tenendo conto degli approdi e delle partenze effettivamente compiute;

b) l'abbonato è tenuto al pagamento di un minimo corrispondente a sei approdi e ad altrettante partenze nel mese, anche se effettivamente non compiuti;

c) gli abbonamenti sono effettuati per mesi interi a decorrere dal primo di ciascun mese.

Art. 25.

Il pagamento delle tasse secondo le indicazioni dell'articolo 22 dà diritto alle prestazioni di un motorista e di un meccanico per tutti gli aeromobili di potenza non superiore ai 300 HP., e di un motorista e due meccanici per tutti gli aeromobili di potenza superiore.

Tale personale è concesso per l'avviamento dei motori, per il rifornimento dei combustibili e dei lubrificanti, e per quelle eventuali piccole riparazioni, che importino un lavoro non superiore alla mezz'ora e non richiedano l'impiego di materie prime o parti di ricambio non trasportate a bordo degli aeromobili.

Tutte le altre eventuali riparazioni debbono eseguirsi a prezzi di tariffa.

Art. 26.

I privati esercenti attività aeronautiche, i quali custodiscono in aeroporti di Stato aeromobili di loro proprietà, non sono tenuti al pagamento delle tasse di approdo o di partenza, per i voli di prova che gli aeromobili anzidetti eseguiscono, purchè tali voli si effettuino per breve durata sul campo e senza passeggeri a bordo degli aeromobili, oltre il personale addetto agli aeromobili stessi.

Art. 27.

Per il ricovero temporaneo di aeromobili di qualsiasi tipo entro *hangars* in muratura od in ferro, è corrisposta una tassa, che è determinata dal Commissariato per l'aeronautica e la relativa tabèlla deve essere affissa in ogni aeroporto

Per il ricovero entro *hangars* di tela, le tasse sono ridotte del cinquanta per cento.

Per gli aeromobili sistemati all'aperto, per i quali siano stati forniti mezzi di copertura, le tasse di soggiorno sono ridotte del settantacinque per cento.

Per il pagamento di dette tasse le giornate vanno sempre computate da una mezzanotte all'altra; le frazioni vengono computate per giornate intere quando eccedano le ore sei, altrimenti non vengono computate.

Art. 28.

Negli aeroporti statali, nei quali ciò sia possibile, sono consentite speciali locazioni di *hangars* per il ricovero di aeromobili privati, per una durata minima di mesi tre.

Il corrispettivo mensile dovuto per ogni aeromobile è fissato dal Commissariato per l'aeronautica, e riferito ai metri cubi di ingombro, i quali sono computati misurando le dimensioni massime dell'aeromobile (in lunghezza, in altezza e larghezza) e ricavando la cubatura da dette dimensioni.

Il canone è ridotto di un terzo per ricoveri in *hangars* di tela.

Per gli aeromobili ad ali ripieghevoli e ripiegate l'apertura viene calcolata ad ali ripiegate.

Speciale disciplinare stabilisce la quota e le modalità di pagamento cui il proprietario dell'aeromobile deve scrupolosamente attenersi.

Art. 29.

Col pagamento delle tasse di ricovero di cui all'art. 27 si acquista il diritto, subordinatamente alle esigenze dell'aeroporto, alla prestazione del personale per la manovra di uscita e di entrata dell'apparecchio nell'*hangar* e di notte all'illuminazione dell'*hangar*, ove ciò sia necessario per i lavori da compiere.

Nessun diritto a prestazione di personale si ha nei ricoveri previsti dall'articolo precedente.

Art. 30.

La sorveglianza agli aeromobili ricoverati spetta sempre al proprietario dell'aeromobile o al suo comandante.

Lo Stato non assume alcuna responsabilità circa gli eventuali danni che all'aeromobile possano derivare sia dal ricovero stesso, sia dalla mancata e deficiente sorveglianza.

Parimenti nessuna responsabilità lo Stato assume nella prestazione del proprio personale in lavori che comunque siano fatti sugli aeromobili per conto dei singoli proprietari e comandanti.

Il proprietario dell'aeromobile assume piena ed intera responsabilità verso lo Stato per gli eventuali danni che per qualsiasi causa possano derivare al personale ed al materiale dello Stato per qualsiasi prestazione e ricovero agli aeromobili.

Art. 31.

Di sua iniziativa, o dietro richiesta degli interessati, il comandante di un aeroporto può disporre per l'invio di soccorsi agli aeromobili che comunque siano stati costretti ad un atterraggio forzato fuori del campo. In tale caso i proprietari degli aeromobili soccorsi sono obbligati al rimborso delle spese secondo le tariffe correnti, ed il trenta per cento degli introiti derivanti dalle tariffe per mano d'opera è devoluto a diretto beneficio degli operai comandati che hanno preso parte ai lavori di soccorso.

Art. 32.

Tutte le tasse e i canoni fissati nel presente regolamento sono riscosse, in conto tesoro, dai singoli comandanti di aeroporto, che rilasciano agli interessati apposita ricevuta versando le somme riscosse alla locale Tesoreria provinciale.

Art. 33.

E' concesso agli aeromobili i quali facciano scalo in un aeroporto statale, di prelevare dai depositi dell'aeroporto stesso combustibili e lubrificanti, nella misura strettamente occorrente per il proseguimento del viaggio.

Tali prelevamenti, subordinati sempre alle disponibilità dei magazzini presso i quali si effettuano, sono in ogni caso eseguiti contro pagamento diretto ed immediato, ai prezzi fissati in apposito listino, il quale deve essere affisso in ogni aeroporto che sia in grado di effettuare le somministrazioni in parola.

Sezione 4ª — **Servizio doganale e di polizia.**

Art. 34.

I passeggeri italiani o stranieri che transitano il confine per via aerea, in entrata o in uscita dal Regno, debbono essere muniti di documenti validi, secondo le vigenti disposizioni, per attraversare la frontiera.

Art. 35.

Deve intendersi per territorio doganale il territorio dello Stato compreso nella linea doganale stabilita agli effetti dei diritti di confine.

Art. 36.

Gli aeroporti doganali sono designati dal Commissariato per l'aeronautica, di concerto col Ministero delle finanze, tra gli aeroporti dello Stato.

In tali aeroporti sono stabiliti servizi doganali, che funzionano come sezioni della dogana più vicina, ed uffici di pubblica sicurezza. Devono all'uopo essere messi a disposizione dell'autorità finanziaria i locali per il funzionamento di detti servizi e per l'esercizio della vigilanza.

Il direttore della circoscrizione doganale, di concerto col comandante dell'aeroporto, determina l'orario e le altre modalità per il funzionamento dei servizi doganali, i quali possono essere saltuari o permanenti, in relazione al traffico degli aeromobili.

I comandanti degli aeroporti sono tenuti a notificare ai direttori delle circoscrizioni doganali nelle quali si trovano gli aeroporti, le linee di navigazione aerea che vi fanno capo, nonchè gli itinerari, gli orari e le variazioni che in proposito si verifichino.

Le comunicazioni alla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea, prescritte dall'art. 15 della Convenzione aeronautica del 13 ottobre 1919, sono date a cura del Commissariato per l'aeronautica.

Art. 37.

Salve le eccezioni stabilite ai sensi dell'art. 22, comma secondo, del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, tutti gli aeromobili che viaggiano, sia da un punto all'altro dello Stato, sia diretti all'estero, o dall'estero provenienti, devono essere muniti del manifesto (Allegato 1).

Il manifesto deve indicare:

a) la marca di nazionalità e quella di immatricolazione e gli altri eventuali contrassegni di identificazione dell'aeromobile;

b) il nome, il cognome, la residenza e la nazionalità del comandante, e il numero del suo brevetto;

c) il luogo di provenienza;

d) la indicazione sommaria del carico, e cioè: numero, qualità e marche distintive dei colli, e la natura, il peso, la provenienza e la destinazione delle merci;

e) la descrizione delle provviste di bordo (qualità dei generi e quantità netta) compreso il combustibile;

f) numero e specie dei documenti d'origine che accompagnano le merci.

Il manifesto deve essere scritto con inchiostro, senza correzioni, cancellature o alterazioni, e deve essere sottoscritto dal comandante immediatamente dopo l'ultima inscrizione.

Non è obbligatoria la inscrizione sul manifesto dei bagagli che portano seco i viaggiatori, purchè non si tratti di colli commerciali. Nemmeno è richiesta la inscrizione sul manifesto degli oggetti di dotazione dell'aeromobile che devono tenersi a bordo per la navigazione: tali oggetti devono risultare dai documenti di bordo o da apposito inventario firmato dal comandante.

Mancando anche una sola delle suddette indicazioni, il manifesto si considera come non esistente.

Le merci che si caricano sugli aeromobili per qualsiasi trasporto devono essere accompagnate da dichiarazioni per le dogane, compilate dagli speditori in doppio esemplare, e indicanti: il luogo di partenza e quello di destinazione, il numero, la qualità e le marche distintive dei colli, la descrizione particolareggiata delle merci contenute, la loro origine, il peso lordo, quello netto ed il valore (Allegato 2).

Art. 38.

All'approdo degli aeromobili, che deve effettuarsi più che sia possibile vicino all'Ufficio dell'aeroporto, il servizio di vigilanza deve trovarsi presente per assicurare che nè persone, nè bagagli, nè merci qualsiansi sbarchino prima dell'intervento della dogana e degli altri funzionari od agenti incaricati dei servizi di controllo. Detti funzionari od agenti possono visitare, a seconda delle rispettive competenze, qualsiasi aeromobile e il suo carico.

Il funzionario doganale incaricato deve subito chiedere in visione i documenti di viaggio e di trasporto, e, secondo i casi, provvedere per le operazioni occorrenti ai sensi dell'art. 24 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207.

Tra i documenti suddetti la dogana esamina il giornale di rotta e lo vidima dopo aver accertato che la durata del tragitto risulti normale. Se rileva un ritardo ne chiede la causa, e, ove esso non appaia giustificato, ne redige verbale in contraddittorio col comandante dell'aeromobile.

La dogana procede pure all'esame del manifesto, e, non avendo osservazioni da muovere, vi appone il visto d'arrivo e ne prende nota su apposito registro al quale lo allega: se v'hanno merci a bordo, le riscontra in confronto del manifesto e dei documenti che le accompagnano, accertando la integrità dei piombi o suggelli per quelle sottoposte a chiusura doganale. Si assicura altresì che sull'aeromobile non vi siano altre merci od oggetti all'infuori delle provviste e degli attrezzi propri.

In caso di mancanza del manifesto o di rifiuto ad esibire il manifesto o gli altri documenti richiesti, la Dogana, indipendentemente dalla procedura contravvenzionale relativa, può far scaricare le merci e le provviste di bordo e farle custodire nei magazzini doganali od in altri, sotto la sua vigilanza, a rischio e spese del comandante dell'aeromobile.

Art. 39.

Compiuta la visita dei viaggiatori e dei loro bagagli, si procede alle operazioni doganali relative alle merci, le quali vengono all'uopo trasportate nei locali della dogana.

Le merci destinate a proseguire per altra destinazione e le provviste di bordo possono, col permesso della dogana, rimanere sull'aeromobile sotto la vigilanza della guardia di finanza. Le provviste di bordo possono anche essere lasciate sotto suggello doganale in consegna del comandante dell'aeromobile, facendo di ciò attestazione sul manifesto in cui sono descritte.

Per lo sdoganamento delle merci giunte per la via aerea è ammesso il procedimento stabilito per quelle trasportate in pacchi postali, compiendo le operazioni in confronto delle dichiarazioni dei mittenti.

Negli aeroporti in cui per l'importanza delle operazioni siano stabilite agenzie doganali da esercenti la navigazione aerea, si richiede la dichiarazione scritta ai sensi della legge doganale.

Le merci che non siano subito sdoganate vengono depositate nel magazzino doganale o in magazzini forniti dagli esercenti la navigazione ed approvati dalla dogana, da chiudersi a doppia chiave, nei quali le merci sono custodite sotto la responsabilità degli esercenti stessi.

Art. 40.

Nei casi di approdo forzato fuori dei luoghi prescritti, l'autorità finanziaria da avvertire è la più vicina dogana o il più vicino comando della R. Guardia di finanza.

Se l'autorità che prima accorre, ai sensi dell'art. 23, comma secondo, del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, non è quella finanziaria, essa deve vigilare che nulla venga sottratto dall'aeromobile sino all'intervento dell'autorità doganale o di finanza.

L'autorità predetta procede agli opportuni riscontri, e, ove nulla trovi da opporre alla prosecuzione del viaggio, vidima il manifesto ed il giornale di rotta, indicando, se del caso, l'aeroporto doganale al quale l'aeromobile dovrà approdare per il compimento delle operazioni di sdoganamento.

Nel caso in cui, rimossa la causa del forzato approdo, l'aeromobile, senza aver compiuto alcuna operazione che apporti mutamento al carico, sia pronto a partire prima dell'intervento dell'autorità doganale o di finanza, può l'autorità intervenuta procedere ai riscontri ed alle vidimazioni di cui sopra e consentire alla partenza, dandone avviso all'ufficio doganale dell'aeroporto di destinazione. Trattan-

dosi di aeromobili stranieri, tale disposizione è applicabile solo agli aeromobili appartenenti a Stati presso i quali vigano condizioni di reciprocità.

Gli aeromobili che sono dispensati dal manifesto ai sensi dell'art. 22, comma secondo, del suddetto decreto, possono approdare anche in aeroporti diversi da quelli doganali.

Art. 41.

Gli aeromobili in partenza devono, durante i preparativi, sostare in prossimità dell'Ufficio dell'aeroporto e rimanere quivi sotto vigilanza.

Gli agenti di vigilanza devono curare che non vengano caricati colli i quali non siano stati presentati alla visita doganale, e, se del caso, piombati.

I viaggiatori devono sottoporsi alla visita con i loro bagagli e documenti all'ufficio doganale ed a quello di polizia, prima di prendere imbarco.

Innanzi di partire il comandante dell'aeromobile deve presentare alla dogana, per la vidimazione, il giornale di rotta, e, salvo il caso di esenzione ai sensi dell'art. 22, comma secondo, del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, deve pure presentare su modello stabilito dal Ministero delle finanze, il manifesto delle merci e delle provviste di bordo, compilato in doppio esemplare, con i documenti relativi alle merci caricate.

La dogana, dopo gli occorrenti riscontri, appone il proprio visto su entrambi gli esemplari, consegnandone uno al comandante dell'aeromobile e trattenendo l'altro a corredo dei propri registri.

Il comandante dell'aeromobile deve esibire al comandante dell'aeroporto il manifesto suddetto vidimato dalla dogana per ottenere il consenso alla partenza ai sensi del l'art. 17. Le merci che vengono caricate sugli aeromobili per qualsiasi destinazione devono di regola essere identificate col piombo o altro contrassegno doganale. La dogana fa di ciò attestazione sulle dichiarazioni degli speditori o sulle bollette doganali da cui le merci vengono accompagnate. Le merci non suscettibili di contrassegno si identificano con la descrizione nei detti documenti.

Art. 42.

A provare l'uscita dallo Stato, agli effetti doganali, delle merci spedite per la via aerea, sia in transito, sia in riesportazione, sia in esportazione con restituzione od abbuono di diritti, valgono i certificati di arrivo rilasciati dalle dogane estere o dalle autorità diplomatiche o consolari nazionali all'estero o da altre autorità designate dal Ministero delle finanze.

Le dogane di partenza provvedono alle operazioni relative alle suddette merci, osservando le disposizioni del regolamento doganale che si riferiscono alle spedizioni da dogane interne.

Il Ministero delle finanze, di concerto con il Commissariato per l'aeronautica, può disporre che sia provveduto in altri modi per l'accertamento agli effetti doganali dell'uscita dallo Stato degli aeromobili e del loro carico.

Art. 43.

Il Commissariato per l'aeronautica dà comunicazione al Ministero delle finanze di tutte le licenze rilasciate per impianti di linee di navigazione aerea, indicando gli itinerari ed i trasporti a cui vengono adibite.

Il trasporto di merci per via aerea da un punto all'altro dello Stato, salve le eccezioni disposte dal Ministero delle finanze per determinate linee o trasporti, è soggetto alle disposizioni doganali concernenti il cabotaggio.

Possono però valere come bollette doganali di lascia passare le dichiarazioni degli speditori prescritte dall'art. 37, munite delle attestazioni della Dogana. In tal caso l'Ufficio doganale procede al riscontro ed alla identificazione delle merci ai sensi dell'articolo 41, vidima entrambi gli esemplari della dichiarazione e ne prende nota su apposito registro, liquidando e riscuotendo i diritti relativi ai contrassegni apposti, indi unisce al registro un esemplare della dichiarazione e rilascia l'altro per l'accompagnamento della merce al luogo di destinazione: in luogo dei visti «imbarcare» e «sbarcare» prescritti dalle suddette disposizioni doganali, sono apposti dalla Guardia di finanza i visti «partire» ed «arrivare».

Art. 44.

Per l'importazione e l'esportazione temporanea degli aeromobili sono, in massima, applicabili le disposizioni doganali per l'importazione e l'esportazione temporanea delle automobili.

Il Ministero delle finanze stabilisce le norme particolari per tali operazioni.

Art. 45.

I bagagli e gli altri effetti del personale di equipaggio e dei viaggiatori sono ammessi, sia nel trasporto internazionale, sia nei trasporti fra un luogo e l'altro del Regno, allo stesso trattamento concesso per i bagagli e gli effetti personali dei viaggiatori per via di terra e del personale di bordo delle navi.

Art. 46.

Ogni aeromobile nazionale, impiegato nella navigazione internazionale, trovandosi in territorio straniero, deve rigorosamente sottostare a tutte le disposizioni doganali vigenti nei paesi visitati. In caso di infrazione alle disposizioni anzidette, che venissero dal Governo interessato notificate, il Commissariato per l'aeronautica può sospendere temporaneamente o vietare la circolazione dell'aeromobile, ritirando il relativo certificato di immatricolazione. Ciò indipendentemente dalle sanzioni punitive alle quali l'infrazione abbia eventualmente dato luogo nel Paese interessato.

Capo 3°.

Norme relative all'impianto ed all'esercizio degli aeroporti privati.

Art. 47.

Ove gli aeroporti privati siano gestiti a scopo commerciale, le tariffe che l'imprenditore intende stabilire per i vari servizi che esso offre, devono essere approvate dal Commissario per l'aeronautica. Se in tali aeroporti privati non risieda alcun funzionario di controllo nominato dal Commissariato, provvede ad eseguire saltuarie ispezioni il comandante dell'aeroporto statale nella cui giurisdizione gli aeroporti privati si trovano.

Art. 48.

Chiunque intenda svolgere una qualsiasi attività aeronautica in campi o specchi d'acqua di sua proprietà, deve avanzarne domanda al Commissariato per l'aeronautica.

Nella domanda deve essere chiaramente specificato il nome, cognome e domicilio del richiedente, gli scopi ai quali si intende di adibire il campo o lo specchio d'acqua, la esatta ubicazione e, ove il campo o lo specchio d'acqua non siano in condizioni di immediato funzionamento, l'elenco dei lavori da compiersi. Alla domanda deve essere annessa una carta topografica alla scala 1:100.000 della località nella quale il campo o lo specchio d'acqua si trova, ed un piano alla scala 1:5.000 del campo o dello specchio d'acqua, con l'indicazione di tutti i lavori da eseguirsi o manufatti da costruirvi.

Art. 49.

All'atto della presentazione della domanda di cui all'articolo precedente, il Commissariato per l'aeronautica può esigere un deposito a titolo di rimborso di spese, nella misura che è volta per volta determinata.

Art. 50.

Il Commissariato per l'aeronautica dispone per gli accertamenti atti a stabilire che il campo o lo specchio d'acqua rispondano ai requisiti voluti ed a rilasciare il *nulla osta* per il funzionamento dell'aeroporto, sentiti i Ministeri interessati.

Tali accertamenti sono eseguiti, di massima, dal comandante dell'aeroporto, nella cui giurisdizione trovasi il nuovo aeroporto.

Art. 51.

Gli esercenti di aeroporti privati devono, al primo giorno di ciascun mese, inviare al comandante dell'aeroporto, dalla cui giurisdizione dipendono, uno specchio dal quale risulti l'attività aerea svolta nel mese decorso ed il movimento degli aeromobili.

Art. 52.

All'infuori dei casi di necessità, gli aeromobili non possono atterrare negli aeroporti privati se non col consenso del rispettivo proprietario, a meno che gli aeroporti stessi siano gestiti con scopi commerciali.

Art. 53.

Negli aeroporti privati dev'essere dato libero accesso in ogni tempo alle autorità competenti ad esercitare il controllo e la vigilanza sulla navigazione aerea. Qualora in essi debbansi compiere operazioni doganali, occorre il permesso del Ministero delle finanze, che stabilisce le relative condizioni, restando a carico degli interessati le spese per il personale finanziario che sia necessario assegnarvi.

TITOLO III.

Norme per la circolazione aerea.

Capo 1°.

Contrassegni di riconoscimento obbligatori per gli aeromobili nazionali.

Art. 54.

Ogni aeromobile deve avere una *marca di nazionalità*: la marca italiana è rappresentata dalla lettera I maiuscola. Deve inoltre avere una *marca di immatricolazione*, diversa per ogni aeromobile, e rappresentata da un gruppo di quattro lettere maiuscole una delle quali almeno deve essere vocale (la lettera Y essendo considerata come tale).

Il gruppo complessivo delle cinque lettere è usato come nominativo dell'aeromobile nel fare o ricevere segnali per mezzo della radiotelegrafia e di ogni altro mezzo di comunicazione.

Art. 55.

Ogni aeromobile fabbricato in Italia per essere consegnato, per via aerea, a cittadini di uno Stato che non sia firmatario della Convenzione 13 ottobre 1919, e le cui marche di nazionalità e di immatricolazione non siano state notificate alla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea, deve essere provvisoriamente immatricolato in Italia. La marca di nazionalità è quella dell'Italia. Il gruppo di immatricolazione è costituito da un W seguito da tre cifre.

Art. 56.

Negli aeromobili che non siano di Stato, la marca di immatricolazione deve essere sottolineata con una linea nera.

Art. 57.

Ogni aeromobile deve portare fissata alla navicella o alla fusoliera, in posizione visibile, una targa di metallo sulla quale siano incisi il nome e cognome e la residenza del proprietario e le marche di nazionalità e di immatricolazione.

Art. 58.

Le marche di nazionalità e di immatricolazione devono essere tracciate in nero su fondo bianco nella maniera seguente:

a) *Velivoli*: le marche devono essere dipinte sopra la superficie inferiore dei piani principali inferiori e sopra la superficie superiore dei piani principali superiori, col vertice delle lettere dalla parte del bordo anteriore. Esse devono essere dipinte anche lungo i lati della fusoliera fra i piani principali e quelli di coda. Se il velivolo non ha fusoliera, le marche devono essere dipinte sulla carlinga;

b) *Dirigibili*: le marche devono essere dipinte verso la sezione maestra ai due lati e sulla superficie superiore; i tre distintivi devono essere fra loro equidistanti;

c) *Aerostati*: le marche devono essere dipinte sui due lati opposti di un perimetro orizzontale inferiore e prossimo al massimo, e una terza marca sulla parte superiore;

d) *Cervi volanti*: la posizione e le dimensioni delle marche potranno essere determinate dal Commissariato per l'aeronautica, secondo quanto verrà stabilito in proposito dalla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea.

Art. 59.

Per i *velivoli* e i *dirigibili* la marca di nazionalità deve essere altresì dipinta sui lati destro e sinistro della superficie inferiore del piano di coda inferiore o dei timoni di profondità e sulla superficie superiore del piano superiore di coda e dei timoni di profondità, se questi hanno maggiori dimensioni. Essa deve essere, inoltre, dipinta sulle due faccie del timone di direzione o sulle faccie esterne dei timoni esterni di direzione, se l'aeromobile ha più di uno di tali timoni.

Per gli *aerostati* la marca di nazionalità deve essere altresì dipinta sulla navicella.

Art. 60.

Le dimensioni delle marche di nazionalità e di immatricolazione sono le seguenti:

a) *Velivoli*: l'altezza delle marche sui piani delle ali e sui piani di coda deve essere eguale ai quattro quinti della larghezza rispettiva di detti piani; per i timoni di direzione deve essere la più grande possibile. L'altezza delle marche sulla fusoliera o sulla navicella deve essere eguale ai quattro quinti della minima altezza di quella parte della fusoliera o della navicella sulla quale le marche sono dipinte;

b) *Dirigibili*: le marche di nazionalità dipinte sul piano di coda devono avere l'altezza eguale ai quattro quinti della corda del piano di coda, e sul timone di direzione le marche devono essere le più grandi possibili. L'altezza delle altre marche deve essere eguale almeno a un dodicesimo del perimetro della sezione maestra del dirigibile;

c) *Aerostati*: l'altezza delle marche di nazionalità deve essere eguale ai quattro quinti dell'altezza della navicella, e l'altezza delle altre marche eguale a un dodicesimo della circonferenza dell'aerostato.

In ogni caso le lettere delle marche di nazionalità e di immatricolazione possono non eccedere metri 2,50 in altezza.

Art. 61.

La larghezza delle lettere deve essere dei due terzi e la loro grossezza di un sesto della loro altezza. Le lettere devono essere dipinte in caratteri ordinari pieni e devono essere uniformi. Lo spazio fra le lettere deve essere eguale alla metà della loro larghezza.

Se le lettere sono sottolineate, la grossezza della linea deve essere eguale a quella delle lettere. L'intervallo fra il piede delle lettere e il bordo superiore della linea deve essere eguale alla grossezza della linea stessa.

Quando le marche di nazionalità e di immatricolazione sono tracciate insieme, esse devono essere separate da un tratto di linea di lunghezza eguale alla larghezza delle lettere.

Art. 62.

Le marche di nazionalità e di immatricolazione devono essere disposte nelle migliori condizioni possibili di visibilità, tenendo conto delle linee di costruzione dell'aeromobile.

Le marche devono essere mantenute costantemente pulite e visibili.

CAPO 2°.

Limitazioni nel transito e nei trasporti.

Art. 63.

Ogni aeromobile che proviene dall'estero o all'estero è diretto deve traversare il confine terrestre o il litorale marittimo solo nei punti di passaggio sotto indicati:

A) SUL CONFINE TERRESTRE:

1° *Passaggio del Moncenisio*, lungo la rotabile Colle del Moncenisio-Susa;

2° *Passaggio di Iselle*, lungo la rotabile Iselle-Domodossola:

3° *Passaggio di Chiasso*, lungo la rotabile Chiasso-Como;

4° *Passaggio del Brennero*, lungo la rotabile Brennero Bressanone;

5° *Passaggio di Tarvisio*, lungo la rotabile Maglern-Tarvisio-Pontebba, oppure lungo la rotabile Maglern-Tarvisio-Plezzo.

6° *Passaggio di Longatico*, lungo la rotabile Longatico-Postumia-Prevald.

Al disopra di ciascuno degli anzidetti passaggi il volo è consentito entro un limite massimo di due chilometri da ciascun lato della direttrice per ognuno di essi indicata, e ad una quota relativa, rispetto al terreno, non inferiore a metri 2000.

B) SUL LITORALE MARITTIMO:

Pisa — Livorno — Orbetello — Ostia — Napoli — Brindisi — Barletta — Pescara — Ancona — Comacchio — Venezia — Cagliari — Trapani — Cefalù — Catania — Siracusa — Girgenti.

La determinazione dei punti di transito del confine, in rapporto ai nuovi bisogni e al progresso della navigazione aerea, può essere modificata con Decreto Reale, su proposta del Commissario per l'aeronautica, di concerto con i Ministri della guerra, della marina, delle finanze, e con gli altri Ministri eventualmente interessati.

Art. 64.

Ogni aeromobile sia straniero che italiano proveniente dall'estero o all'estero diretto, deve discendere e partire dall'aeroporto doganale più prossimo al punto di transito del confine terrestre o marittimo che esso ha attraversato o deve attraversare.

Art. 65.

Quando, in caso di forza maggiore, che deve essere debitamente giustificata, un aeromobile traversi il confine in un punto diverso da quelli previsti dall'articolo 63, deve atterrare nell'aeroporto doganale più vicino situato sulla sua rotta.

Art. 66.

Ogni aeromobile straniero che abbia la nazionalità di uno degli Stati contraenti la Convenzione internazionale per la navigazione aerea del 13 ottobre 1919, o di uno Stato con cui l'Italia abbia conchiuso convenzione particolare, ha facoltà di attraversare senza approdo l'atmosfera soggetta alla sovranità italiana, purchè vi entri e ne esca per uno dei punti di passaggio stabiliti dal precedente articolo 63 esclusi però tutti quelli del confine terrestre, nonchè Brindisi, Venezia, Cagliari, Trapani e Siracusa.

Art. 67.

La determinazione delle zone del territorio nazionale sulle quali, per necessità di ordine militare o di ordine pubblico ovvero nell'interesse della sicurezza pubblica, è vietato, in modo permanente o temporaneo, il volo degli aeromobili, è fatta dal Commissariato per l'aeronautica su richiesta dei Ministeri della guerra, della marina e degli altri eventualmente interessati, o di sua iniziativa, previ accordi con le Amministrazioni eventualmente interessate.

Art. 68.

Qualunque aeromobile privato che si accorga di trovarsi sopra una zona vietata alla navigazione aerea, deve fare il segnale di soccorso, consistente in uno o più dei segnali previsti al successivo articolo 122.

Deve quindi allontanarsi dalla detta zona, per la via più breve, facendo rotta verso il più vicino aeroporto, nel quale dovrà approdare, sottoponendosi alle visite di controllo delle autorità competenti.

Alla stessa guisa devono regolarsi quegli aeromobili che ricevano da terra l'avviso di trovarsi sopra una zona vietata, mediante i segnali all'uopo stabiliti dal successivo articolo 123.

Art. 69.

Le autorità che si accorgano di aeromobili naviganti su zone vietate, o non attinentisi alle prescrizioni relative alla rotta ed alla quota sancite nel presente regolamento, dopo avere provveduto a fare all'aeromobile i segnali di cui allo articolo 123, dànno avviso del passaggio al comando dell'aeroporto sul quale, secondo le prescrizioni del precedente articolo, l'aeromobile deve approdare.

Tale avviso deve contenere l'indicazione dei contrassegni dell'aeromobile e deve essere trasmesso con uno dei seguenti mezzi, in ordine di precedenza: telefono, telegrafo.

Gli avvisi, redatti in forma chiara e concisa, devono essere preceduti dalla formula « rotta aerea ». Ad essi deve essere data l'assoluta precedenza su qualsiasi altro telegramma o fonogramma.

Art. 70.

Il comandante dell'aeroporto che riceva l'avviso di cui all'articolo precedente ne informa immediatamente il comando della stazione dei Reali Carabinieri esistente nell'aeroporto, o, in mancanza, il comando della stazione più prossima.

Al giungere dell'aeromobile, l'ufficiale o il graduato dei Reali Carabinieri, alla presenza sempre del comandante dell'aeroporto, provvede all'interrogatorio del comandante dell'aeromobile e dei membri dell'equipaggio per accertare le cause della violazione della zona vietata o delle altre trasgressioni; ciò dopo avere eseguita rigorosa visita intesa a constatare la presenza o meno a bordo di apparecchi fotografici o cinematografici di presa. In tale visita l'identità delle persone di equipaggio e dei viaggiatori deve essere rigorosamente accertata.

Sui risultati della visita è quindi steso verbale, da trasmettersi immediatamente al comando della Divisione militare territoriale avente giurisdizione sul territorio nel quale trovasi l'aeroporto. Ove la lontananza lo consigli, un chiaro riassunto del verbale deve essere trasmesso al detto comando di Divisione per telegrafo o per telefono.

Le persone trasportate dall'aeromobile rimangono a disposizione delle autorità predette e l'aeromobile stesso, con tutte le cose da esso trasportate, rimane sotto sequestro, fino a quando il comando della Divisione militare non abbia disposto per il rilascio.

Art. 71.

Su tutto il territorio dello Stato e sulle rispettive acque territoriali è proibito a chiunque di portare a bordo degli aeromobili apparecchi fotografici o cinematografici di presa.

Art. 72.

Deroga al divieto contenuto nel precedente articolo può essere fatta per coloro che inoltrino regolare istanza al Commissariato per l'aeronautica con domanda stesa su carta da bollo, alla quale devono essere unite due fotografie. Il Commissariato può concedere il permesso di eseguire fotografie o cinematografie a bordo di aeromobili, rilasciando all'interessato apposita tessera.

Il permesso è sempre subordinato al nulla osta rilasciato dall'autorità politica, se trattisi di cittadino italiano o di cittadino straniero che risieda in Italia, e dal Ministero degli affari esteri, se trattisi di cittadino straniero che risieda in territorio estero, ed in ogni caso al nulla osta dei Ministeri della guerra e della marina.

Detto permesso è temporaneo e la sua validità non può mai essere superiore a due mesi dalla data della concessione.

Il permesso è strettamente personale e non può essere comunque ceduto. Esso può essere sempre revocato e ritirato a giudizio insindacabile del Commissariato per l'aeronautica.

Art. 73.

Il permesso di cui al precedente articolo non può mai essere concesso per le zone vietate al volo.

Art. 74.

Il divieto di portare a bordo degli aeromobili apparecchi fotografici o cinematografici di presa non riguarda gli apparecchi che siano portati a bordo come bagaglio, in condizioni di imballaggio tali da non consentire la presa delle immagini durante il viaggio. La presenza di tali apparecchi a bordo deve, peraltro, essere sempre dichiarata dal viaggiatore o dal mittente al comandante dell'aeromobile ed alle autorità dell'aeroporto sia di partenza che di arrivo. Tali autorità devono controllare che gli apparecchi siano opportunamente imballati e piombati. L'esistenza di tali apparecchi a bordo deve risultare da apposita dichiarazione apposta dal comandante dell'aeroporto di partenza sulla prescritta lista dei passeggeri, e da lui stesso firmata.

Art. 75.

Gli apparecchi fotografici e cinematografici di presa, le lastre e le pellicole, portate a bordo degli aeromobili in contravvenzione alle prescrizioni del presente regolamento, sono confiscate.

Art. 76.

E' vietato ad ogni aeromobile di trasportare per via aerea esplosivi, armi e munizioni da guerra.

Art. 77.

Le disposizioni del presente Capo non si applicano agli aeromobili militari.

Capo 3°.

Norme per la circolazione aerea.

Sezione 1ª — Circolazione in rotta.

Art. 78.

Durante la navigazione deve evitarsi qualsiasi pericolo di collisione. Il rischio di collisione con altro aeromobile può essere previsto, quando lo permettano le circostanze, traguar-

dando accuratamente per un certo tempo l'aeromobile che si avvicina e leggendone il rilevamento. Se il rilevamento non cambia in modo apprezzabile, esiste richio di collisione.

Art. 79.

Gli aeromobili più pesanti dell'aria devono cedere la via agli aeromobili più leggeri. I dirigibili cederanno sempre la via agli aerostati ed ai cervi volanti.

Un dirigibile che non sia più in grado di manovrare è considerato a questi effetti come un aerostato.

Art. 80.

Un dirigibile rimorchiato che per qualsiasi ragione non possa manovrare deve mostrare distintamente due palloni o due oggetti neri, ciascuno di cm. 60 di diametro, posti uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri.

Un dirigibile ormeggiato, oppure in rotta, ma che abbia volontariamente fermato i motori deve mostrare distintamente, di giorno, un pallone nero di cm. 60 di diametro, e sarà considerato dagli altri aeromobili come se non potesse manovrare.

Un aerostato frenato o un cervo volante devono portare, attaccate al cavo di ormeggio e ad intervalli di trecento metri misurati dalla navicella, maniche a vento di non meno di cm. 20 di diametro, lunghe due metri e striate con fasce bianche e rosse larghe centimetri 50.

Art. 81.

Gli aeromobili a motore devono sempre manovrare secondo le norme contenute nel presente Capo, appena si accorgano che, proseguendo nella loro rotta, passerebbero ad una distanza minore di duecento metri da qualsiasi parte di altro aeromobile.

Art. 82.

Quando due aeromobili a motore si incontrano con rotte opposte, di fronte o quasi, ciascuno deve spostarsi sulla propria destra.

Art. 83.

Ogni aeromobile che debba portarsi fuori della rotta di un altro aeromobile deve evitare, per quanto sia possibile, di passargli di prora.

Art. 84.

Quando due aeromobili a motore percorrono rotte che si incrociano, l'aeromobile che scorge l'altro alla sua diritta deve manovrare per cedergli la via.

Art. 85.

Un aeromobile che ne raggiunge un altro deve, per oltrepassarlo, allontanarsene facendo deviare la propria rotta verso destra e non abbassarsi.

Ogni aeromobile che si diriga verso un altro aeromobile seguendo una rotta che formi un angolo inferiore a 70° con quella del secondo, e per ciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere nè l'uno nè l'altro dei fanali laterali di quest'aeromobile, è considerato come un aeromobile che oltrepassa, e nessuna modifica ulteriore della rotta seguita dai due aeromobili può fare considerare il primo come un aeromobile che incrocia, agli effetti delle presenti norme, o esimerlo dal mantenere la dovuta distanza dal secondo aeromobile fino a che questo non sia ampiamente oltrepassato.

Di giorno, l'aeromobile che si trovi nelle condizioni suddette, deve, se è in dubbio, considerarsi come aeromobile che oltrepassi, e portarsi fuori della rotta del secondo aeromobile.

Art. 86.

Quando le presenti norme prescrivono a uno dei due aeromobili di cedere la rotta libera all'altro, questo deve continuare la propria rotta con la stessa velocità. Tuttavia quando, per nebbia o altre cause, l'aeromobile che ha diritto alla rotta venga a trovarsi così vicino al secondo, che qualsiasi manovra di questo non possa evitare una collisione, il primo aeromobile deve, di sua iniziativa, manovrare nel modo più efficace per evitare la collisione.

Art. 87.

Nel seguire una rotta aerea ufficialmente riconosciuta, ogni aeromobile deve tenere la dritta, in quanto ciò sia possibile e senza pericolo.

Art. 88.

Nessun aeromobile pronto a partire deve partire fino a che vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile in pro cinto di scendere.

Art. 89.

E' proibito gettare dagli aeromobili altra zavorra che non sia sabbia fina od acqua, salvo il caso di pericolo o di forza maggiore.

Art. 90.

Ogni aeromobile deve, volando sopra centri abitati o sopra località dove siano agglomerazioni di persone, mantenersi ad una quota che renda l'atterraggio sempre possibile, anche in caso di arresto del motore, al difuori del centro abitato o dell'agglomerazione, ovvero su un aeroporto.

Art. 91.

E' vietato di eseguire qualsiasi volo acrobatico, il quale comporti evoluzioni pericolose e inutili per il buon funzionamento dell'apparecchio, al disopra degli aeroporti aperti al traffico civile, dei centri abitati e di altre località ove siano agglomerazioni di persone.

Sezione 2ª — **Circolazione sugli aeroporti e nelle loro vicinanze.**

Art. 92.

In ogni aeroporto, qualunque aeromobile che, in partenza o in arrivo, sia costretto a fare un giro, o parte di giro, deve, salvo in caso di pericolo, effettuarlo a sinistra, cioè in senso contrario alla marcia delle lancette di un orologio.

Art. 93.

Un aeromobile che parte da un aeroporto non deve iniziare il giro prima di arrivare a cinquecento metri di distanza dal punto più vicino del perimetro dell'aeroporto, ed il giro deve allora conformarsi alle regole stabilite nell'articolo precedente.

Art. 94.

Tutti gli aeromobili che volano ad una distanza fra cinquecento e mille metri dal punto più vicino di un aeroporto, devono conformarsi alle regole predette, salvo che volino ad una altezza superiore ai duemila metri.

Art. 95.

Gli atterraggi acrobatici sono proibiti negli aeroporti aperti al traffico civile.

E' vietato agli aeromobili di eseguire acrobazie a distanza minore di duemila metri dal punto più vicino ai detti aeroporti.

Art. 96.

In ogni aeroporto la direzione normale di atterraggio è indicata con un T e la direzione del vento con uno o più dei metodi conosciuti.

Art. 97.

Ogni aeromobile in partenza o in arrivo ad un aeroporto deve partire o arrivare secondo la direzione di cui sopra, ecettuati i casi di necessità.

Art. 98.

Se due aeromobili si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, l'aeromobile di maggiore quota deve manovrare per evitare l'aeromobile di quota inferiore, e, per atterrare, deve osservare la regola dell'articolo 85.

Art. 99.

Gli aeromobili che fanno segnali di pericolo hanno diritto alla via libera nell'atterraggio su di un aeroporto.

Art. 100.

Nessun aeromobile può iniziare la partenza prima che l'aeromobile che lo precede abbia lasciato l'aeroporto.

Art. 101.

Le regole precedenti si applicano ugualmente agli atterraggi notturni sugli aeroporti; sono allora disposti a terra dei fuochi, come segue:

Dei fuochi rossi delimitano il più esattamente possibile il terreno che può essere utilizzato dal pilota per l'atterraggio.

La direzione del vento è indicata con un T luminoso, o, in mancanza, con tre fuochi mobili disposti sul perimetro e formanti un triangolo isoscele la cui base è circa uguale alla metà dell'altezza. Questi tre fuochi corrispondono ai tre fuochi esterni del T mobile normalmente prescritto.

Art. 102.

Nessun aerostato frenato, cervo volante, o dirigibile ormeggiato può essere tenuto nelle vicinanze di qualsiasi aeroporto, ad una distanza dal perimetro inferiore al decuplo della sua massima altezza, senza autorizzazione speciale rilasciata dal Commissariato per l'aeronautica o dalle autorità da esso delegate.

Art. 103.

Tutti gli ostacoli fissi pericolosi per il volo (come torri, fumaioli, antenne radiotelegrafiche, ecc.), in una zona di cinquecento metri di larghezza attorno a tutti gli aeroporti, sono segnalati sia di giorno, in quanto occorra, che di notte, con mezzi visibili, da determinarsi con particolari norme del Commissariato per l'aeronautica.

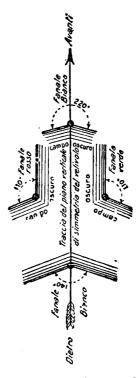
Art. 104.

Ogni aeromobile che manovra nell'acqua coi propri mezzi deve conformarsi, per quanto possibile, ai regolamenti marittimi, fluviali e lacustri per evitare le collisioni, e a questo scopo è considerato come un bastimento a vapore, ma porta soltanto i fanali indicati nel presente regolamento, e non quelli previsti per i bastimenti a vapore nei regolamenti marittimi, e non usa, salvo i casi di cui ai successivi articoli 122 e 125, le segnalazioni sonore indicate nei detti regolamenti, nè può essere tenuto a riceverle. Se le condizioni metereologiche rendono impossibile di dirigere la rotta, l'aeromobile, per quanto è possibile, deve issare i segnali di cui al successivo articolo 110.

CAPO 4°.

Fanali.

Art. 105.

La parola « visibile » in questo regolamento, quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte oscura con l'atmosfera limpida. Gli angoli di visibilità designati in

questo regolamento, come è indicato nello schizzo annesso, si riferiscono all'aeromobile nella sua linea normale di volo rettilineo ed orizzontale.

Art. 106.

I regolamenti relativi ai fanali sono applicati in qualsiasi condizione di tempo dal tramonto all'alba, e durante tale periodo nessun altro fanale, che possa essere scambiato erroneamente per i fanali prescritti, deve essere visibile. I fanali prescritti per la navigazione non devono essere abbaglianti.

Art. 107.

Ogni velivolo nell'aria, o quando manovra sulla terra o sull'acqua coi propri mezzi, deve portare i seguenti fanali:

a) davanti, un fanale bianco visibile in un angolo diedro di 220° bisecato dal piano diametrale verticale di simmetria dell'aeromobile e di intensità tale da essere visibile a una distanza non minore di otto chilometri;

b) a destra, un fanale verde costruito e sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo al piano diametrale dell'aeromobile e di intesità tale da essere visibile ad una distanza non minore di cinque chilometri;

c) a sinistra, un fanale rosso costruito e sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo al piano diametrale dell'aeromobile e di intensità tale da essere visibile a una distanza non minore di cinque chilometri;

d) i detti fanali verde e rosso devono essere montati in maniera che la luce verde non possa essere veduta dalla sinistra, nè quella rossa dalla destra;

e) di dietro, e il più lontano possibile, un fanale bianco che proietti la sua luce verso poppa in un angolo diedro di 140°, bisecato dal piano diametrale di simmetria dell'aeromobile e di intensità tale da essere visibile ad una distanza non minore di cinque chilometri;

f) se, per adempiere alle suddette condizioni, uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ognuno di questi deve essere limitato in modo che se ne possa vedere soltanto uno per volta.

Art. 108.

Le regole stabilite per i fanali dei velivoli si applicano ai dirigibili, salvo le modifiche seguenti:

a) tutti i fanali devono essere raddoppiati; i fanali anteriori e posteriori, verticalmente, e quelli dei lati orizzontalmente, in direzioni parallele all'asse longitudinale del dirigibile;

b) entrambi i fanali di ogni coppia, a prua e a poppa, devono essere visibili contemporaneamente. La distanza fra i fanali costituenti la coppia non deve essere minore di due metri.

Art. 109.

Un dirigibile rimorchiato deve portare i fanali indicati all'articolo precedente, e quelli indicati all'art. 111, per i dirigibili che non sono in grado di manovrare.

Art. 110.

a) Un idrovolante o un dirigibile, galleggiante sull'acqua, che non sia in grado di manovrare, come è prescritto dai regolamenti per evitare le collisioni in mare, deve portare due fanali rossi uno sopra l'altro distanti fra loro non meno di due metri, di intensità tale da essere visibili da tutte le direzioni, a una distanza non minore di tre chilometri;

b) L'aeromobile al quale si riferisce la lettera precedente, quando è fermo sull'acqua, non deve mostrare i fanali di via laterali, ma deve accenderli quando si metta in moto.

Art. 111.

Un dirigibile che per qualsiasi ragione non può manovrare, o che volontariamente ha fermato i motori, deve mostrare distintamente, oltre gli altri fanali predetti, due fanali rossi uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri, disposti in maniera da far vedere la luce in tutte le direzioni, e di intensità tale da essere visibile ad una distanza non minore di tre chilometri.

Art. 112.

Un aerostato libero deve portare un fanale brillante bianco sotto la navicella a una distanza non minore di cinque metri, disposto in modo da far vedere una luce continua in tutte le direzioni e di intensità tale da essere visibile ad una distanza non minore di tre chilometri.

Art. 113.

Un aerostato frenato deve portare, nella medesima posizione del fanale bianco indicato nell'articolo precedente ed in sua vece, tre fanali in linea verticale a una distanza l'uno dall'altro di non meno di due metri. Il più alto e il più basso di questi fanali devono essere rossi e quello di mezzo bianco; tutti devono essere di intensità tale da essere visibili in tutte le direzioni a una distanza di almeno tre chilometri. Il cavo di ormeggio deve portare attaccati, a intervalli di trecento metri misurati dalla navicella, gruppi di tre fanali eguali a quelli indicati nel comma precedente. L'oggetto a terra al quale è ormeggiato il pallone deve portare lo stesso gruppo di fanali per indicare la sua posizione.

Art. 114.

Un dirigibile ormeggiato vicino al suolo, deve portare i fanali indicati negli articoli 107 — comma *a*) ed *e*) — e 108.

Inoltre, se è ormeggiato ma non vicino al suolo, il dirigibile, il cavo d'ormeggio e l'oggetto al quale è ormeggiato sono segnalati, di notte, secondo le disposizioni dell'articolo precedente.

Le ancore ed i galleggianti impiegati dai dirigibili a scopo di ormeggio in mare, sono esenti da queste regole.

Art. 115.

Un velivolo fermo al suolo o sull'acqua, ma non ancorato od ormeggiato, deve portare i fanali indicati nell'art. 107.

Art. 116.

Per evitare le collisioni con le navi:

a) un velivolo ancorato od ormeggiato in acqua deve portare avanti, in posizione opportuna, un fanale bianco disposto in modo da essere visibile da tutti i punti dell'orizzonte a una distanza non minore di due chilometri;

b) un velivolo di cinquanta metri e più di lunghezza, ancorato od ormeggiato sull'acqua, deve portare avanti, un fanale del tipo indicato alla lettera *a*), e indietro, o in prossimità della parte posteriore un altro fanale disposto più in basso cinque metri dal precedente.

Per lunghezza di un velivolo s'intende la massima distanza fra i suoi punti estremi, avanti e indietro;

c) i velivoli di cinquanta metri e più di apertura, ormeggiati o ancorati sull'acqua, devono portare inoltre sulle estremità di ogni ala inferiore un fanale come quello indicato alla lettera *a*) di questo articolo.

Per apertura di un velivolo s'intende la sua massima dimensione trasversale.

Art. 117.

Se uno qualunque dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi durante il volo notturno dell'aeromobile, questo deve atterrare, appena può farlo senza pericolo.

Art. 118.

Le regole contenute nel presente capo si applicano sia agli aeromobili privati che a quelli di Stato, compresi gli aeromobili militari. Tuttavia, per gli aeromobili militari o per gli aeromobili volanti in formazione, possono essere altresì prescritti fanali addizionali di posizione e di segnalazione. Detti fanali devono, in ogni caso, esser visibili ad una distanza inferiore a quella dei fanali regolamentari prescritti negli articoli precedenti.

CAPO 5°.

Segnalazioni.

Art. 119.

L'aeromobile che desideri atterrare, di notte, in un aeroporto dotato di personale di guardia, deve, prima di atterrare, sparare un razzo verde o fare segnali intermittenti con un fanale verde. Deve inoltre, servendosi del codice internazionale Morse, riprodurre il gruppo di lettere che costituisce il suo segnale di chiamata.

Il permesso di atterrare gli è dato, da terra, mediante la ripetizione dello stesso segnale di chiamata, seguito da un razzo verde o da segnali intermittenti fatti con un fanale verde.

Art. 120.

Un razzo rosso a terra, o segnali intermittenti fatti con un fanale rosso, significano che l'aeromobile non deve atterrare.

Art. 121.

Un aeromobile obbligato ad atterrare di notte deve, prima di farlo, lanciare un razzo rosso, o fare, con i suoi fanali di navigazione, una serie di segnali brevi ed intermittenti. La presente norma non si applica agli aerostati liberi.

Art. 122.

Quando un aeromobile in pericolo chiede soccorso, deve fare i seguenti segnali, insieme o separatamente:

a) il segnale internazionale « S. O. S. », per mezzo di segnali ottici o radiotelegrafici;

b) il segnale di soccorso per mezzo delle bandiere N. C. del codice internazionale;

c) il segnale di lontananza, che consiste in una bandiera quadrata avente, o sotto o sopra di essa, un pallone o qualcosa che gli rassomigli;

2

d) un suono continuo, con qualsiasi apparecchio acustico;

e) un segnale formato da una serie di razzi bianchi, sparati a brevi intervalli.

Art. 123.

Per avvisare un aeromobile che trovasi nella vicinanza di una zona vietata e che deve cambiare rotta, si impiegano i seguenti segnali:

a) di giorno, tre proiettili lanciati ad intervalli di dieci secondi, che producano allo scoppio tre nuvolette di fumo bianco, indicanti la direzione che deve essere seguita dall'aeromobile;

b) di notte, tre proiettili lanciati ad intervalli di dieci secondi, che producano allo scoppio tre stelle bianche indicanti la direzione che deve essere seguita dall'aeromobile.

Art. 124.

Per dare ad un aeromobile l'ordine di atterrare, si impiegano i seguenti segnali:

a) di giorno, tre proiettili lanciati ad intervalli di dieci secondi che producano allo scoppio una nuvoletta di fumo nero o giallo;

b) di notte, tre proiettili lanciati a dieci secondi di intervallo, che producano allo scoppio tre fuochi o stelle verdi.

Inoltre, se si vuole impedire che atterrino altri aeromobili oltre quello cui è diretto l'ordine, sarà mantenuto su di questo, per mezzo di un proiettore, un fascio di luce intermittente.

Art. 125.

Nel caso che la nebbia o la foschia rendano invisibile un aeroporto, la sua presenza può essere indicata per mezzo di un pallone impiegato quale boa aerea o con altri mezzi e con le modalità che saranno indicate dal Commissariato per l'aeronautica.

Nella nebbia, nella foschia, durante le nevicate e nelle forti pioggie, sia di giorno che di notte, ogni aeromobile sull'acqua deve fare i seguenti segnali acustici con un apparato qualsiasi:

1° se non è ormeggiato nè ancorato, un segnale ad intervalli di due minuti al massimo, consistente in due suoni della durata di circa cinque secondi, separati da un intervallo di circa un secondo;

2° se è all'ancora od ormeggiato, un segnale ad intervalli di un minuto al massimo, consistente nel suono della durata di circa cinque secondi a rapidi rintocchi di una campana o di un *gong* di potenza sufficiente.

CAPO 6°.

Ammissione degli aeromobili alla circolazione aerea.

Sezione 1ª — **Certificati di navigabilità.**

Art. 126.

Ogni aeromobile, per la libera circolazione, deve essere munito di un certificato di navigabilità. La presente disposizione riguarda tutti gli aeromobili eccettuati quelli militari, di dogana o di polizia.

Il certificato di navigabilità attesta che l'aeromobile ha subìto favorevolmente le prove e i controlli tecnici prescritti per permettergli la navigazione e viene rilasciato sia per gli aeromobili del tipo « più pesante », come per quelli del tipo « più leggero » dal Commissariato per l'aeronautica o dalle autorità da esso delegate.

Il certificato di navigabilità deve essere costantemente portato a bordo dell'aeromobile.

Art. 127.

Agli effetti delle condizioni a cui gli aeromobili devono soddisfare per ottenere il certificato di navigabilità restano fissate le seguenti categorie:

a) aeromobili di tipo nuovo, o derivati da tipi già in uso per mezzo di qualsivoglia trasformazione o modificazione;

b) aeromobili di tipo già approvato dagli Enti tecnici dell'aeronautica di Stato;

c) aeromobili costruiti per conto dello Stato e ceduti a privati;

d) aeromobili costruiti all'estero o che hanno acquistata la nazionalità italiana per cambio di proprietario.

Art. 128.

Per gli aeromobili di cui alla lettera *a*) dell'articolo precedente il rilascio del certificato di navigabiità è subordinato alle seguenti condizioni:

a) esame delle caratteristiche del progetto;

b) facoltà di sottoporre a prova statica di elasticità o di rottura tutti gli elementi resistenti o il loro insieme, secondo le disposizioni emanate dal Commissariato per l'aeronautica;

c) esecuzione di una serie di prove di volo per verifica delle caratteristiche di volo, del centramento, della stabilità in rotta, del comportamento durante la partenza e l'atterraggio (o ammaraggio se trattasi di idrovolanti) del funzionamento del gruppo motopropulsore;

d) esecuzione delle prove e verifiche prescritte per i motori e per le eliche.

È inoltre eseguita la verifica del peso a vuoto dell'aeromobile.

Le prove di cui sopra sono eseguite colle norme attualmente in vigore emanate dal Commissariato per l'aeronautica il cui giudizio è definitivo e insindacabile, ed i rischi e le spese sono ad esclusivo carico degli interessati.

La Ditta o il costruttore del nuovo tipo di aeromobile sono tenuti a provare che la costruzione è stata eseguita a perfetta regola d'arte e con materiale consentito dalle norme in vigore emanate dal Commissariato per l'aeronautica.

Per gli aeromobili derivati da tipi già approvati e che abbiano subìto modifiche o trasformazioni, possono essere omesse alcune delle prove di cui alle lettere *a*) e *b*).

Art. 129.

Per gli aeromobili di cui alla lettera *b*) dell'art. 127, il rilascio del certificato di navigabilità è subordinato alle seguenti condizioni:

a) controllo sui materiali impiegati che devono corrispondere a determinate caratteristiche meccaniche, e controllo sulle lavorazioni per garantire che l'aeromobile riproduce inalteratamente il tipo già approvato;

b) installazione dei necessari strumenti di bordo;

c) verifiche e prove di volo;

d) verifiche e prove dei motori.

I controlli e le prove di cui sopra sono condotti con le norme in vigore emanate dal Commissariato per l'aeronautica, ed i rischi e le spese relative sono ad esclusivo carico degli interessati.

Art. 130.

Le norme contenute nell'articolo precedente valgono anche per il rilascio dei certificati di navigabilità agli aeromobili di cui alla lettera *c*) dell'art. 127, intendendosi per « aeromobili costruiti per conto dello Stato » sia quelli costruiti in Italia presso officine di Stato o presso officine private ispezionate da un ufficiale di sorveglianza tecnica, sia quelli costruiti all'estero ed acquistati dallo Stato.

Art. 131.

Per gli aeromobili di cui alla lettera *d*) dell'art. 127, il certificato di navigabilità può essere rilasciato eseguendo le verifiche di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), dell'art. 129, purchè l'aeromobile abbia subìto nel paese di origine le prescritte verifiche e prove tecniche.

A tal uopo, alla richiesta del certificato di navigabilità, deve essere allegato il certificato di navigabilità che l'aeromobile ha ottenuto nel paese di origine.

Le condizioni del presente articolo non sono applicate qualora non vi sia reciprocità da parte dello Stato da cui l'aeromobile proviene.

Art. 132.

Allo scopo di agevolare i vari controlli di cui agli articoli precedenti è fatto obbligo a tutti i costruttori o ditte di denunziare al Commissariato per l'aeronautica l'inizio della costruzione o della riparazione di ogni aeromobile nei casi previsti dal successivo articolo 151.

Art. 133.

Gli aeromobili di tipo nuovo, o derivati da tipi già in uso per mezzo di qualsivoglia trasformazione o modificazione, non ancora approvati dal Commissariato per l' aeronautica, possono eseguire esperimenti di volo presso gli aeroporti delle ditte costruttrici, senza ingerenza alcuna dello Stato, con l'obbligo di mantenersi nelle vicinanze di detti aeroporti. Durante tali esperimenti, essi debbono portare quegli speciali contrassegni che saranno prescritti dal Commissariato.

Art. 134.

Ogni aeromobile deve essere provvisto delle seguenti installazioni e dei seguenti strumenti:

1° altimetro a lettura diretta (uno per pilota oppure visibile contemporaneamente dai piloti);

2° un contagiri per ogni motore (ben visibile dai piloti);

3° un manometro per ogni motore per controllare la pressione dell'olio oppure un mezzo equivalente che segnali il regolare funzionamento della lubrificazione;

4° un manometro per segnalare la pressione in ciascun serbatoio di benzina, o un mezzo equivalente per segnalare il regolare efflusso del combustibile ai motori;

5° indicatore di velocità;

6° bussola, per gli aeromobili con passeggeri;

7° stazione radiotelegrafica o radiotelefonica, secondo quanto è previsto dai successivi articoli 175 e 176.

8° cinghia di sicurezza (per i velivoli);
9° dispositivo che avvisi il pilota del quantitativo disponibile di combustibile;
10° un inclinometro;
11° manometri per la pressione del gas e dell'aria sui dirigibili.
Deve inoltre esser provvisto di una cassetta di pronto soccorso.
Gli aerostati porteranno solo l'altimetro.

Art. 135.

Gli aeromobili, sotto il punto di vista dell'impiego, sono classificati in tre categorie:
1° Categoria normale;
2° Categoria speciale;
3° Categoria acrobatica, solamente per i velivoli.
Gli aeromobili della 1ª e 2ª categoria sono autorizzati a compiere esclusivamente il volo normale, escludendo ogni evoluzione che comporti bruschi cambiamenti di quota o di rotta.
Solo gli aeromobili di 3ª categoria sono autorizzati a effettuare tutte le evoluzioni.

Art. 136.

La 1ª categoria o categoria normale comprende:
a) aeromobili di trasporto pubblico per passeggeri;
b) aeromobili di trasporto pubblico per posta;
c) aeromobili di trasporto pubblico per merci;
d) aeromobili da turismo;
e) aeromobili da lavoro aereo.
La categoria 2ª o categoria speciale comprende:
f) aeromobili da corsa o da campionato (*record*);
g) aeromobili da studio o da prova.
La categoria 3ª o categoria acrobatica, comprende: le sette suddivisioni della 1ª e della 2ª categoria.

Art. 137.

Sono considerati aeromobili di trasporto pubblico gli aeromobili che i proprietari, o i loro dipendenti, impiegano per trasporto di passeggeri, di posta, o di merci su percorso di qualsiasi genere ricevendone un compenso di qualsiasi natura. Ogni aeromobile misto, che cioè trasporta, nelle condizioni suddette, passeggeri e posta, ovvero posta e merci, è considerato nel primo caso aeromobile da passeggeri, e nel secondo caso aeromobile postale.

Art. 138.

Sono considerati aeromobili da turismo gli aeromobili impiegati esclusivamente dai proprietari o dai loro dipendenti, sia per uso proprio, sia per uso di persone da essi invitate, con esclusione di ogni trasporto di passeggeri, di posta o di merce che comporti un compenso di qualsiasi natura.

Art. 139.

Sono considerati aeromobili da lavoro aereo gli aeromobili che i proprietari o loro dipendenti impiegano esclusivamente con uno scopo industriale diverso dal trasporto di passeggieri, di posta o di merci.

Art. 140.

Sono considerati aeromobili da corsa o da campionato (*record*) gli aeromobili specialmente predisposti con lo scopo di conseguire un primato sportivo o tecnico, con esclusione di qualsiasi altro impiego.

Art. 141.

Sono considerati aeromobili di studio o di prova gli aeromobili specialmente predisposti con lo scopo di esperimentare in volo nuovi dispositivi e di studiare i loro risultati, con esclusione di qualsiasi altro impiego.

Art. 142.

Il proprietario dell'aeromobile che deve provvedersi del certificato di navigabilità ne rivolge domanda su carta da bollo all'autorità competente incaricata del rilascio di cui all'art. 126.
Nella domanda deve essere indicato:
a) generalità e domicilio del proprietario dell'aeromobile;
b) officina costruttrice dell'aeromobile;
c) tipo di aeromobile, marca che ne caratterizza il tipo e numero di fabbricazione;
d) tipo del motore o dei motori, potenza normale al suolo, numero di giri corrispondenti, casa costruttrice, marca che caratterizza il tipo e numero di costruzione del o dei motori;
e) tipo del o dei propulsori, casa costruttrice e marca che ne caratterizza il tipo;
f) scopo al quale l'aeromobile è destinato.
Alla domanda deve essere allegata una fotografia (centimetri 9×12) riproducente il tipo dell'apparecchio o l'apparecchio stesso, da applicarsi sul certificato di navigabilità.

Art. 143.

Il certificato di navigabilità deve essere conforme al modello annesso (Allegato 3) e contenere tutte le indicazioni in esso specificate.

Art. 144.

Per gli aeromobili di cui agli articoli 140 e 141, anche se opportunamente modificati e trasformati allo scopo di ottenere speciali caratteristiche di volo, può essere rilasciato di volta in volta uno speciale certificato di navigabilità limitato alla durata della gara o dell'esperimento a cui lo aeromobile deve partecipare, anche se questo non sia stato sottoposto a tutte le prove specificate per l'approvazione del tipo.

Art. 145.

Ogni aeromobile deve portare in modo ben visibile e fissata su una parte inamovibile, da stabilirsi di volta in volta dall'Ente tecnico di controllo, una targhetta metallica con i contrassegni del tipo e numero di costruzione, del peso a vuoto, del carico utile e massimo trasportabile del peso totale massimo dell'aeromobile, nonchè del tipo e della potenza del motore. La targhetta è direttamente piombata con apposito sigillo dall'autorità incaricata di assistere alle verifiche e prove prescritte.

Art. 146.

Il trapasso di proprietà di un aeromobile munito di certificato di navigabilità deve essere denunziato a cura del venditore e dell'acquirente, entro dieci giorni, al Commissariato per l'aeronautica, il quale provvede all'annullamento e al successivo rilascio di un nuovo certificato di navigabilità con le opportune modifiche. Se si tratta di vendita fatta all'estero, la denuncia va fatta, entro lo stesso termine di dieci giorni, all'autorità diplomatica o consolare.

Art. 147.

Dopo il rilascio del certificato di navigabilità è assolutamente vietato di apportare comunque all'aeromobile modifiche, senza espressa autorizzazione del Commissariato per l'aeronautica.

Art. 148.

Tutti i controlli e le verifiche, e il materiale rilascio del certificato di navigabilità, sono a carico del Commissariato per l'aeronautica.

Art. 149.

Il certificato di navigabilità è valido per sei mesi, ma può essere successivamente prorogato di sei in sei mesi, previa revisione eseguita dagli Enti tecnici cui spetta il rilascio del certificato di navigabilità agli aeromobili del tipo già approvato.

Art. 150.

Spetta al possessore dell'aeromobile di chiedere le proroghe di cui all'articolo precedente, mediante domanda in carta da bollo all'Ente tecnico che ha rilasciato il certificato, il quale disporrà che la revisione tecnica richiesta per la concessione della proroga sia eseguita entro quindici giorni a datare dall'arrivo della domanda.

Art. 151.

Il certificato di navigabilità cessa di essere valido nel caso che l'aeromobile abbia subìto gravi avarie. Allorchè tali avarie vengano riparate, il certificato, previe le prove e le verifiche tecniche prescritte, deve essere rinnovato.

Art. 152.

I certificati di navigabilità che cessano di essere validi e non sono rinnovati in base agli articoli precedenti si devono considerare annullati. Il possessore dell'aeromobile che non si attenesse alle disposizioni dei tre articoli precedenti incorre nelle sanzioni stabilite dalle leggi in vigore.

Art. 153.

Il Commissariato per l'aeronautica ha facoltà di ordinare, sempre che creda, ispezioni e verifiche agli aeromobili muniti di certificato di navigabilità e di ordinare il volo di prova a carico del possessore dell'aeromobile, allo scopo di controllare la efficienza necessaria ai fini della sicurezza.

Art. 154.

Qualora dalle ispezioni di cui all'articolo precedente risulti che l'aeromobile non conserva l'efficienza necessaria ai fini della sicurezza, il Commissariato per l'aeronautica sospende sino a nuovo ordine la validità del certificato di navigabilità.

Art. 155.

Presso il Commissariato per l'aeronautica viene istituito un registro dei certificati di navigabilità.

Sezione 2ª — **Inscrizione degli aeromobili nel registro aeronautico nazionale. Certificati di immatricolazione.**

Art. 156.

Nel registro aeronautico nazionale, di cui agli articoli 6 e 7 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, devono essere iscritti tutti gli aeromobili italiani eccettuati quelli specificati nel primo comma dell'articolo 126. In esso sono altresì trascritti, a cura degli interessati, gli eventuali trapassi di proprietà, la costituzione di diritti reali sull'aeromobile, ed annotate tutte le riparazioni ed i cambiamenti di tale importanza, da variare fondamentalmente il tipo dell'aeromobile. Detto registro è costituito secondo il modello annesso, (Allegato 4), ed ostensibile a chiunque ne abbia interesse.

Art. 157.

Il registro aeronautico ha il valore di atto pubblico per gli effetti civili e penali.

Art. 158.

Il certificato di immatricolazione è il documento ufficiale che fa fede della avvenuta inscrizione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale, determina l'identità dello aeromobile e permette l'ammissione dell'aeromobile stesso alla circolazione aerea. Esso fa fede della proprietà dell'aeromobile, a senso dell'art. 7 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, e deve essere costantemente portato a bordo.

Il certificato di immatricolazione è rilasciato secondo il modello annesso (Allegato 5).

Art. 159.

E' fatto obbligo a tutti i proprietari di aeromobili di chiederne la immatricolazione nel registro aeronautico nazionale, per il conseguente rilascio del certificato di immatricolazione, non oltre gli otto giorni dalla data di rilascio del certificato di navigabilità.

A tale uopo ogni proprietario deve presentare al Commissariato per l'aeronautica apposita domanda in carta bollata, corredata dai seguenti documenti:

a) indicazione del nome, cognome, paternità, nazionalità e domicilio del proprietrio e indicazione dell'aeroporto nella cui giurisdizione l'aeromobile è ricoverato;

b) fotografia dell'aeromobile vista di fianco (formato 9×12);

c) dichiarazione che l'aeromobile non è immatricolato in nessuno Stato estero;

d) i documenti necessari a comprovare la cittadinanza italiana, se il proprietario è un privato, ovvero i requisiti di cui all'art. 6 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, se la proprietà è di una Società;

e) libretto matricolare dell'apparecchio;

f) libretti matricolari dei motori.

I documenti di cui alle lettere *e*) ed *f*) sono restituiti al proprietario, ultimate le operazioni di immatricolazione.

Art. 160.

Nessun aeromobile può ottenere l'immatricolazione sul registro aeronautico nazionale, se esso sia già immatricolato presso uno Stato estero.

Nei casi di immatricolazione contemporanea in Italia ed all'estero, l'immatricolazione effettuata in Italia è considerata nulla ed inefficace. Nei casi di immatricolazione all'e-

stero di un aeromobile già immatricolato in Italia, si procede alla radiazione di tale aeromobile dal registro aeronautico nazionale. L'aeromobile stesso perde la nazionalità italiana non appena avvenuta la radiazione.

Art. 161.

I costruttori sono in obbligo di chiedere la immatricolazione degli aeromobili di loro proprietà, qualora intendano impiegarli in una qualunque attività aeronautica, dalla quale intendonsi esclusi i voli compiuti per prove o collaudi, per i quali, a senso dell'art. 133, non sia richiesto il cerficato di navigabilità.

Art. 162.

Il Commissariato per l'aeronautica, vista la domanda e i documenti allegati, procede alla immatricolazione dello aeromobile sul registro aeronautico nazionale ed al rilascio del certificato di immatricolazione.

Così sul registro, come sul certificato, devono risultare:

a) la data di immatricolazione;

b) la serie ed il numero d'ordine del certificato;

c) l'indicazione dell'aeroporto nel cui territorio l'aeromobile ha l'abituale residenza;

d) l'uso al quale l'aeromobile è destinato (di trasporto pubblico, da turismo, ecc.);

e) la descrizione sommaria dell'aeromobile;

f) l'indicazione dei numeri e contrassegni di identificazione dati dal costruttore ed eventualmente dal proprietario;

g) le marche di immatricolazione date all'aeromobile;

h) l'indicazione del nome, cognome, paternità, domicilio e nazionalità del proprietario dell'aeromobile;

i) l'indicazione dei passaggi di proprietà relativi allo aeromobile;

l) la trascrizione dei diritti reali costituiti sull'aeromobile;

m) le variazioni o riparazioni di tale importanza da portare notevoli cambiamenti nel tipo e nel valore dell'aeromobile;

n) e tutte le altre indicazioni che saranno prescritte dal Commissariato per l'aeronautica.

Art. 163.

E' fatto obbligo ai comandanti di aeroporto di assicurarsi che tutti gli aeromobili ricoverati siano provvisti del relativo certificato di immatricolazione nel registro aeronautico nazionale, o, quanto meno, di accertarsi che ne sia stata fatta domanda. In tale ultimo caso però i comandanti dànno notizia al Commissariato per l'aeronautica degli aeromobili ricoverati che siano ancora sprovvisti del regolare certificato di immatricolazione.

Art. 164.

Il certificato di immatricolazione cessa di avere validità nei seguenti casi:

a) distruzione dell'aeromobile;

b) definitivo trasferimento all'estero dell'aeromobile;

c) cessazione dei requisiti di cittadinanza richiesti dall'art. 6 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207;

Verificandosi le dette condizioni, il proprietario di un certificato di immatricolazione è in obbligo di farne regolare notifica, nel termine di otto giorni, al Commissariato per l'aeronautica, il quale, avuta la notifica, eseguisce la relativa radiazione dal registro aeronautico, ritirando il certificato scaduto di validità.

Art. 165.

Mensilmente i comandanti di aeroporto trasmettono al Commissariato per l'aeronautica uno specchio del movimento del naviglio aereo, conforme all'annesso modello. (Allegato 6).

CAPO 7°.

Documenti di bordo.

Art. 166.

Ogni aeromobile impiegato nella aeronavigazione nazionale od internazionale, se trasporta passeggeri, deve essere provvisto di un elenco dal quale risulti il nome, il cognome e il domicilio di ciascuno di essi.

Art. 167.

I libri di bordo prescritti per gli aeromobili impiegati nella aeronavigazione nazionale od internazionale sono:

a) il giornale di rotta;

b) il libretto dell'aeromobile;

c) i libretti dei motori;

d) il libretto delle segnalazioni.

I libri di bordo sono, nel formato, nel testo e nella disposizione delle pagine, conformi agli annessi modelli (Allegati 7, 8, 9 e 10).

Essi sono rilasciati dal Commissariato per l'aeronautica, dietro pagamento del relativo prezzo di costo e sono vidimati secondo le prescrizioni del Commissariato stesso. Per gli aerostati militari provvede il Ministero della guerra.

Art. 168.

Le nascite, le morti e tutti gli avvenimenti che possono avere effetti civili o penali devono essere annotati nel giornale di rotta, per ogni effetto, anche probatorio, e denunziati in conformità dell'articolo 8 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207.

Art. 169.

Il giornale di rotta è obbligatorio per tutti gli aeromobili, a qualunque scopo essi siano adibiti. I libretti dello aeromobile, dei motori e delle segnalazioni sono, invece, obbligatori soltanto per gli aeromobili adibiti al trasporto pubblico di passeggeri o di merci. Per gli apparecchi destinati ad altro scopo, l'uso è facoltativo.

I libri di bordo, anche di aeromobili non adibiti all'esercizio di una attività commerciale, fanno prova in giudizio secondo le norme relative ai libri di commercio.

Art. 170.

Il giornale di rotta deve essere costantemente portato a bordo dall'aeromobile. I libretti dell'aeromobile, dei motori e delle segnalazioni possono, invece, essere normalmente custoditi presso l'aeroporto nel quale l'aeromobile ha la sua abituale residenza.

Tutte le annotazioni sui libretti dell'aeromobile, dei motori e delle segnalazioni, desunte dai dati contenuti dal giornale di rotta, devono essere effettuate non oltre le ventiquattr'ore dal ritorno dell'aeromobile all'aeroporto di abituale residenza.

Art. 171.

Tutte le inscrizioni sui libri di bordo devono essere effettuate con inchiostro. Per il giornale di rotta, esse possono essere ricopiate, subito dopo l'arrivo, da un taccuino scritto a matita, il quale può essere richiesto in caso di ispezioni od inchieste.

E' vietato strappare pagine dai libri di bordo, e cancellare, raschiare o alterare in qualsiasi modo le inscrizioni in esse contenute. Della osservanza di tali divieti è responsabile il proprietario dell'aeromobile, per il periodo di due anni, ai sensi dell'art. 12 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207.

Art. 172.

I documenti di bordo devono essere presentati ad ogni richiesta degli ufficiali, funzionari ed agenti delle Amministrazioni che hanno diritto di effettuare controlli.

CAPO 8°.

Impiego delle radiocomunicazioni nella navigazione aerea.

Art. 173.

Ogni aeromobile destinato a trasporto pubblico internazionale deve, nelle condizioni più oltre stabilite, essere munito di apparecchio radio (radiotelegrafia o radiotelefonia), allorchè debba percorrere più di 160 Km. senza scalo, o più di 25 Km. su mare.

Art. 174.

Gli aeromobili destinati a trasporto pubblico sono distinti, per quanto riguarda le norme d'impiego degli apparecchi radiotelegrafici e radiotelefonici, in due categorie:

A) quelli che sono suscettibili di portare meno di dieci persone (equipaggio compreso);

B) quelli che sono suscettibili di portare dieci o più persone (equipaggio compreso).

Art. 175.

L'impiego degli apparecchi radio è obbligatorio fin d'ora solamente per gli aeromobili della categoria *B*.

A partire dal 1° gennaio 1926, gli aeromobili della categoria *B* dovranno utilizzare per le loro comunicazioni normali unicamente la radiotelegrafia, e gli apparecchi di radiotelegrafia dovranno obbligatoriamente essere usati da uno specialista e non dal pilota.

Allorchè i suddetti aeromobili saranno attrezzati per impiegare la radiotelegrafia, essi saranno provvisti di apparecchi capaci di fare:

1° Trasmissione e ricezione su 600 metri con onde smorzate o con onde continue modulate con frequenza udibile da impiegarsi esclusivamente con stazioni R. T. della R. marina;

2° Trasmissione con onde continue da 850 a 950 metri e da 1500 a 1550 metri, e ricezione su onde continue da 850 a 1800 metri.

Nel caso in cui detti aeromobili utilizzeranno la radiotelefonia, dovranno impiegare un'onda compresa tra 850 a 950 metri o tra 1500 a 1550 metri.

Art. 176.

Gli aeromobili della categoria *A* dovranno, dal 1° gennaio 1926, essere provvisti di apparecchi radio: potranno utilizzare a scelta la radiotelegrafia o la radiotelefonia.

Tali apparecchi radio dovranno poter fare:

1° Trasmissione su 600 metri con onde smorzate o con onde continue modulate con frequenza udibile;

2° Trasmissione e ricezione su lunghezza d'onda da 850 a 950 metri.

Art. 177.

Gli apparecchi radio utilizzeranno due onde: un'onda di ascolto di 900 metri e un'onda di traffico.

Si conserverà provvisoriamente la lunghezza d'onda di 900 metri come onda unica.

Art. 178.

Le stazioni radio (di terra o di bordo) destinate alla navigazione aerea e non autorizzate ad effettuare servizio radiotelegrafico pubblico, devono trasmettere e ricevere unicamente i messaggi necessari per assicurare la regolarità del servizio aereo e la sicurezza degli aeromobili.

I messaggi di sicurezza devono essere trasmessi con precedenza.

Questa regola è applicabile sia alle comunicazioni fra gli aeroporti, sia alle comunicazioni fra stazioni terrestri ed aeromobili.

Art. 179.

Le stazioni installate sugli aeromobili, di cui all'art. 174, possono essere autorizzate, mediante decreto di concessione del Ministero delle comunicazioni, ad eseguire servizio radiotelegrafico o radiotelefonico pubblico.

Art. 180.

Le concessioni per servizio pubblico considerate nell'articolo precedente sono accordate alle condizioni e secondo le modalità di cui agli articoli 3 e 4 del R. decreto 27 settembre 1923, n. 2351, e per esse non occorrono il preventivo benestare dei Ministeri della guerra e della marina, nè il parere della Commissione consultiva tecnico legale, stabiliti dall'art. 1 del R. decreto 14 luglio 1923, n. 1488.

Art. 181.

Le domande di concessione, munite del nulla osta del Commissariato per l'aeronautica, devono essere trasmesse al Ministero delle comunicazioni. Esse devono contenere:

1° la indicazione della persona, della ditta armatrice o dell'ente che fa la domanda e la designazione della sua residenza;

2° l'indicazione della categoria alla quale l'aeromobile appartiene e l'itinerario a cui è adibito;

3° l'indicazione del sistema di emissione adoperato e le sue prinicipali caratteristiche;

4° il periodo del tempo pel quale viene chiesta la concessione.

Art. 182.

I concessionari, ai quali non è fatto obbligo di servirsi di apparecchi radiotelegrafici e radiotelefonici a bordo dei propri aeromobili, che intendano eseguire servizi di radiotelegrafia e radiotelefonia per conto di terzi, devono pagare allo Stato un canone annuo che è determinato di caso in caso dal Ministero delle comunicazioni.

CAPO 9°.

Norme per le manifestazioni aeronautiche che assumono il carattere di pubblici spettacoli.

Art. 183.

Le manifestazioni aeronautiche, allorchè assumano carattere di pubblici spettacoli, debbono essere autorizzate per iscritto dalla autorità politica ed avere il nulla osta del Commissariato per l'aeronautica o dell'autorità a ciò delegata.

Esse debbono essere organizzate e svolte sotto il controllo sportivo dell'« Aero Club d'Italia », o di alcuna delle Società sportive aeronautiche ad esso affiliate e da esso di volta in volta all'uopo delegate.

Compito di tali sodalizi è quello di controllare la serietà della organizzazione, e di preordinare lo svolgimento in guisa da raggiungere quelle finalità sportive e di propaganda che ogni manifestazione del genere deve prefiggersi.

Art. 184.

Per ottenere l'autorizzazione di cui all'articolo precedente, il sodalizio aeronautico che controlla la manifestazione, a nome dell'imprenditore, deve avanzare al Prefetto della provincia, nel cui territorio la manifestazione dovrà aver luogo, domanda nella prescritta carta da bollo, contenente:

a) il programma della manifestazione;

b) l'indicazione del campo nel quale la manifestazione dovrà svolgersi;

c) il giorno o i giorni, e le ore, fissati per la manifestazione;

d) il cognome, il nome e la paternità dei piloti partecipanti alla manifestazione, ed eventualmente anche di ogni altra persona che si solleva nell'aria e il tipo della macchina che si impiega.

Alla domanda deve essere unito il *nulla osta* rilasciato dal Commissariato per l'aeronautica.

Nel caso in cui la manifestazione consista in prove che richieggano molti atterraggi successivi, nel territorio di diverse provincie, la domanda va invece indirizzata al Ministero dell'interno.

Art. 185.

Il nulla osta di cui al penultimo capoverso del precedente articolo deve essere richiesto dal sodalizio aeronautico che controlla la manifestazione, in nome dell'imprenditore, con domanda nella prescritta carta da bollo, indirizzata al Commissariato per l'aeronautica. Detta domanda, oltre a tutte le indicazioni di cui ai comma *a*), *b*) e *c*) dell'articolo precedente, deve specificare:

a) il numero ed il tipo degli apparecchi impiegati, con l'indicazione della rispettiva marca di nazionalità e di immatricolazione ed il numero dei rispettivi certificati di navigabilità;

b) per ciascun pilota, il numero del rispettivo brevetto di trasporto pubblico;

c) ove la manifestazione non si svolga su di un aeroporto statale o dallo Stato autorizzato, l'indicazione precisa della località prescelta per la manifestazione, della natura del terreno e del suo perimetro (se libero da ostacoli in elevazione, se occupato da caseggiati, officine, fumaioli, antenne radiotelegrafiche, condutture elettriche, ecc.), delle sue dimensioni.

Le domande devono pervenire al Commissariato non meno di quindici giorni prima della data fissata per la manifestazione.

Il Commissariato per l'aeronautica rilascia, se del caso, il *nulla osta* al sodalizio richiedente.

Art. 186.

Durante lo svolgimento di una manifestazione aeronautica debitamente autorizzata, è vietato a chiunque sia estraneo alla manifestazione di volare sul cielo ove la manifestazione si svolge.

Dal divieto sono esclusi gli aeromobili che debbono partire od atterrare per l'espletamento di un regolare pubblico servizio, osservando le prescritte regole di navigazione.

Art. 187.

Per le cure di organizzazione di cui ai precedenti articoli, l'Aero Club d'Italia ha il diritto di esigere dagli imprenditori di una manifestazione aeronautica un compenso che sarà stabilito con istruzioni del Commissariato per l'aeronautica.

Ove l'Aero-Club d'Italia abbia delegato ad altro sodalizio le cure di organizzazione, il compenso è dovuto a tale sodalizio.

TITOLO IV.

Norme sul personale di bordo degli aeromobili.

CAPO 1°

Brevetti e licenze

Sezione 1ª — **Nozioni generali.**

Art. 188.

Le disposizioni del presente titolo non si applicano al personale militare sia della R. Aeronautica che del Regio Esercito.

Art. 189.

Chiamasi *brevetto aeronautico* il documento che attesta e riconosce nel titolare la capacità di esercitare a bordo degli aeromobili, secondo le condizioni fissate nel presente regolamento, le speciali mansioni nel brevetto stesso indicate.

Esistono le seguenti specie di brevetti aeronautici:

a) brevetto di pilota di velivolo (sia con motore che senza motore);

b) brevetto di pilota di aerostato;

c) brevetto di pilota di dirigibile (di 1ª, di 2ª e di 3ª classe);

d) brevetto di ufficiale di rotta;

e) brevetto di meccanico (motorista o radiotelegrafista).

Il Commissariato per l'aeronautica si riserva inoltre la facoltà di rilasciare, ove lo ritenga opportuno, speciali brevetti per quei nuovi tipi di aeromobili che venissero in avvenire ad essere creati in relazione al progresso della tecnica e della industria aeronautica.

Art. 190.

Chiamasi *abilitazione* quella annotazione sussidiaria apposta dalle competenti autorità su taluni dei brevetti aeronautici, per indicare i limiti entro i quali il titolare può esercitare le proprie mansioni a bordo degli aeromobili.

Art. 191.

Chiamasi *licenza* il documento che comprova l'autorizzazione concessa al titolare di un brevetto, corredato delle necessarie abilitazioni, di esercitare le funzioni per le quali ha acquistato e conservato la capacità e possiede l'abilitazione.

Art. 192.

Nessuno può esercitare le mansioni di pilota (di velivolo, di aerostato, di dirigibile), di ufficiale di rotta o di meccanico di aeromobile senza avere preventivamente ottenuto il brevetto e la licenza rispettivamente prescritti.

Art. 193.

Nessuno può gestire una scuola di pilotaggio aereo, se non sia stato autorizzato dal Commissariato per l'aeronautica, il quale può concedere l'autorizzazione solo quando, esaminate tutte le condizioni tecniche e di fatto, nelle quali la scuola dovrà svolgersi, queste risulteranno tali da garentire il perfetto funzionamento della scuola stessa.

Art. 194.

Tutti i brevetti, le abilitazioni e le licenze contemplati nel presente regolamento sono rilasciati direttamente dal Commissariato per l'aeronautica.

Art. 195.

Nessun brevetto può essere rilasciato, prima che il candidato abbia superato gli esami stabiliti, secondo i programmi fissati nel Capo 3° del presente Titolo.

Le commissioni esaminatrici in detti esami sono così costituite:

se trattasi di brevetto di pilota di velivolo di 2° grado corredato dalla licenza di 2ª classe (equiparato al brevetto di « pilota da turismo aereo » agli effetti internazionali), la commissione è composta dal comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione hanno luogo gli esami, e da due delegati dell'Aero Club d'Italia;

se trattasi invece di uno qualsiasi degli altri brevetti, la commissione è di volta in volta designata dal Commissariato per l'aeronautica.

Art. 196.

Per poter conseguire un brevetto aeronautico, il richiedente deve inoltrare al Commissariato per l'aeronautica una domanda redatta in carta bollata nella quale deve specificare il genere di brevetto che egli intende conseguire, la scuola presso la quale ha svolto il periodo di istruzione e la località presso la quale preferisce subire le prove.

A tale domanda devono essere annessi:

a) certificato di nascita, debitamente legalizzato;

b) certificato penale, debitamente legalizzato;

c) certificato di buona condotta, legalizzato dalla competente autorità politica;

d) certificato di idoneità psicofisiologica rilasciato dagli enti di cui al Capo 2° del presente Titolo;

e) dichiarazione del pilota istruttore, controfirmata dal dirigente la scuola, nella quale si attesta, sotto la personale responsabilità dei firmatari, che l'aspirante al brevetto trovasi in tutte le volute condizioni per subire le prove;

f) quattro fotografie di formato visita, senza cartoncino, firmate dal candidato;

g) atto di assentimento del padre del candidato o di chi su di lui esercita la patria potestà, nel caso esso sia minore;

h) nel caso che il brevetto al quale si aspira sia quello di 3° grado, le dichiarazioni attinenti a tutti i voli effettuati con atterraggio fuori dall'aeroporto di partenza, di cui al successivo articolo 219.

I documenti di cui alle lettere *b*), *c*) e *d*) devono essere di data non anteriore a mesi tre dalla data della domanda.

Art. 197.

Tutte le prove pratiche di volo devono essere eseguite su aeromobile fornito dal candidato o dalla scuola presso la quale questi è stato istruito.

Art. 198.

L'identità personale di coloro che si sottopongono alle prove di brevetto deve essere rigorosamente accertata dalle commissioni esaminatrici.

Art. 199.

Ad esami ultimati, l'esito delle varie prove è fatto risultare in un verbale steso, secondo i casi, nelle forme degli annessi modelli. (Allegati 11 e 12).

Tale verbale firmato da tutti i commissari, dev'essere trasmesso al più presto al Commissariato per l'aeronautica insieme con tutti i documenti relativi alla prova e specificati nei precedenti articoli.

Art. 200.

Ove il risultato delle prove sia stato favorevole, il Commissariato per l'aeronautica, o l'ente da esso eventualmente delegato, rilascia il relativo brevetto, conforme ai modelli annessi.

Art. 201.

Il rilascio dei brevetti e delle licenze di qualunque natura, è sottoposto al pagamento delle tasse stabilite dalle vigenti disposizioni.

Art. 202.

Le tessere di brevetto o di licenza, o i libretti di volo, indebitamente usati da altri che non sia l'avente diritto, saranno ritirati e, secondo i casi, annullati, senza pregiudizio delle eventuali sanzioni disciplinari a carico del detentore e inoltre delle sanzioni penali nel caso che il fatto costituisca reato.

Art. 203.

Tanto la tessera di brevetto e di licenza che i libretti di volo debbono essere presentati ad ogni richiesta delle competenti autorità, come ai gabinetti psicofisiologici ed agli ospedali militari, nell'occasione delle visite sanitarie.

Art. 204.

I piloti e gli ufficiali di rotta adibiti a trasporti pubblici non possono entrare in funzione nè prima dei diciannove anni, nè dopo dei quarantacinque.

Art. 205.

Per giusti motivi, il Commissariato per l'aeronautica può, in qualunque tempo, ritirare i brevetti e le relative licenze a condurre aeromobili.

Art. 206.

Non si possono fare cancellature, aggiunte od alterazioni di qualsiasi genere sul libretto dei voli o sulle tessere di brevetto e di licenza, sotto sanzione di nullità e salva sempre l'applicazione delle sanzioni penali qualora il fatto costituisca reato.

Sezione 2ª — **Brevetto e licenza di pilota di velivolo.**

Art. 207.

Il brevetto di pilota di velivolo può essere di 1°, di 2° o di 3° grado, corrispondenti ciascuno a un differente grado di crescente attitudine fisica, abilità e cognizioni speciali del titolare:

a) il brevetto di 1° grado attesta e riconosce nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

con divieto di atterrare volontariamente fuori dell'aeroporto di partenza;

con divieto di portare a bordo passeggeri;

b) il brevetto di 2° grado o brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo attesta e riconosce nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando anche in un aeroporto che non sia quello di partenza, purchè aperto al traffico pubblico e privato;

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

a solo scopo turistico, cioè con esclusione di compensi di qualsiasi natura;

c) il brevetto di 3° grado o brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici attesta e riconosce nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando in qualsiasi aeroporto, purchè aperto al traffico pubblico o privato;

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

ricevendo un compenso di qualsiasi natura. (Allegato 13).

Art. 208.

I brevetti di 3° e di 2° grado si acquistano superando le prove rispettivamente prescritte dal successivo Capo 3°.

Il brevetto di 1° grado non si acquista direttamente, ma per decadenza del brevetto di 2° grado, secondo quanto è stabilito dal successivo articolo 210.

Art. 209.

La capacità, l'abilità e le cognizioni corrispondenti ai brevetti di 3° e di 2° grado comportano delle riconferme di validità che prendono il nome di rinnovazioni del brevetto, o, in mancanza di queste, delle mutazioni di grado.

La riconferma di validità è implicitamente riconosciuta ai brevetti di quei piloti dal cui libretto di volo risultino osservate le prescrizoni di allenamento di cui al successivo art. 210 nonchè quelle stabilite dal successivo art. 239 relativamente al periodico accertamento della persistenza dei requisiti psico-fisiologici. Può inoltre la validità del brevetto essere esplicitamente rinnovata, mediante apposita annotazione apposta a pagina 12 della tessera, a quei piloti i quali abbiano frequentato con esito favorevole gli speciali « Corsi di allenamento per piloti in congedo » indetti dal Commissario per l'aeronautica, o svolti per sua concessione.

Art. 210.

Ove i brevetti non posseggano la suddetta riconferma, si hanno in essi delle mutazioni di grado, secondo quanto appresso è stabilito:

Un brevetto di 3° grado, corredato da una licenza di qualsiasi classe, è considerato come brevetto di 2° grado, ove siano trascorsi, per qualsiasi motivo, tre mesi, senza che il titolare abbia compiuto come pilota di 3° grado un'ora almeno di volo.

Un brevetto di 2° grado (o un brevetto già di 3° grado che, a senso del comma precedente, sia da considerarsi come brevetto di 2° grado), è considerato come un brevetto di 1° grado ove siano trascorsi, per qualsiasi motivo, sei mesi senza che il titolare abbia compiuto come pilota di 2° grado un'ora almeno di volo.

La validità del brevetto di 1° grado è illimitata.

Art. 211.

L'abilitazione è parte integrante del brevetto e viene apposta su di esso con la indicazione dello speciale tipo di aeromobile per il quale è concessa.

Art. 212.

L'abilitazione è suscettibile di successive variazioni, a richiesta dell'interessato. La sua validità è indefinita, e solo dipende dalla validità del brevetto del quale è parte integrante, per tutti i voli che il pilota compie, con tali funzioni, essendo solo a bordo.

Per ottenere l'abilitazione a pilotare un determinato tipo di velivolo, diverso dai tipi per i quali si sia ottenuta l'abilitazione all'atto del rilascio del brevetto o successivamente, l'aspirante deve aver compiuto un volo pilotando il velivolo per il cui pilotaggio richiede l'abilitazione. Tale volo deve risultare da apposita annotazione sul libretto di volo, apposta dal comandante dell'aeroporto, al quale l'interessato deve avere rivolto preventiva domanda di controllo del volo, specificando l'intenzione di far valere il volo stesso al conseguimento della desiderata abilitazione.

Art. 213.

La licenza può essere di 1ª o di 2ª classe, corrispondenti ciascuna a ordini crescenti di responsabilità che il pilota viene autorizzato ad assumere.

La *licenza di 1ª classe* consente al titolare di compiere come pilota, nei limiti del brevetto del quale è in possesso, voli entro i confini del territorio nazionale.

La *licenza di 2ª classe* consente al titolare di compiere come pilota, nei limiti del brevetto del quale è in possesso, voli anche fuori dai confini del territorio nazionale. (Allegato 13).

Art. 214.

Il rilascio di qualsiasi licenza è subordinato al favorevole parere del Ministero dell'interno. Tale parere deve essere in ogni caso richiesto dal Commissario per l'aeronautica.

Art. 215.

La licenza è normalmente valevole per tutto il periodo di tempo per il quale, a senso dell'articolo 210 persistono le condizioni di validità del brevetto cui essa è unita.

Indipendentemente dalla validità del brevetto, può la licenza essere ritirata dal Commissariato per l'aeronautica a senso del precedente art. 205. Può inoltre essere ritirata dall'autorità politica, che ne informa il Commissario per l'aeronautica, per ragioni di carattere politico.

E' in facoltà del Commissariato per l'aeronautica di emanare norme per eventuali revisioni periodiche delle licenze.

Art. 216.

Le anzidette suddivisioni di brevetti e di licenze hanno la seguente rispondenza con la nomenclatura adottata per i brevetti e le licenze internazionali dalla Convenzione per il regolamento della navigazione aerea del 13 ottobre 1919, e dai suoi allegati:

il brevetto di pilota di velivolo di 2° grado, corredato dalla licenza di 2ª classe, equivale al « brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo »;

il brevetto di 3° grado corredato dalla licenza di 2ª classe equivale al « brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici ».

Art. 217.

I piloti provvisti del brevetto di pilota militare di velivolo hanno diritto al brevetto di pilota di velivolo di 2° grado corredato dalla licenza di 2ª classe (equiparato al « brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo » internazionale). Per ottenere, invece, il brevetto di pilota di velivolo di 3° grado corredato dalla licenza di 2ª classe, il quale, a senso dell'articolo precedente, è equiparato al brevetto internazionale di « pilota di velivolo per trasporti pubblici », essi devono subire gli esami tecnici di navigazione di cui al successivo articolo 244.

Art. 218.

Affinchè siano valide ai fini sportivi nazionali ed internazionali, le tessere di brevetto di pilota di velivolo di 2° grado corredate della licenza della 2ª classe (equiparate al brevetto internazionale di « pilota di velivolo per turismo aereo ») debbono essere vidimate dall'Aero Club d'Italia.

Senza alcun pregiudizio dei diritti fiscali fissati nel presente regolamento, è data facoltà all'Aero Club d'Italia di riscuotere, per ogni brevetto da esso vidimato ed a titolo di rimborso di spese, un diritto fisso, la cui entità è di anno in anno determinata dal Commissariato per l'aeronautica.

Art. 219.

Nessuno può conseguire il brevetto di pilota di velivolo di 3° grado, se non abbia conseguito da almeno tre mesi il brevetto di 2° grado, avendo al proprio attivo nell'ultimo semestre almeno dieci ore di volo fuori dagli aeroporti.

Chiunque, avendo conseguito il brevetto di 2° grado, aspiri a conseguire il brevetto di 3° grado, deve, ogni qualvolta compia dei voli il cui atterraggio si effettui fuori dal campo di partenza, farsi rilasciare apposita dichiarazione, conforme all'annesso modello (Allegato 14), dal comandante l'aeroporto di partenza.

Tali dichiarazioni, controfirmate dal comandante l'aeroporto di arrivo, devono essere annesse alla domanda per il conseguimento del brevetto di 3° grado, a senso dell'art. 196 comma *h*).

Art. 220.

I brevetti e le licenze di pilota di velivolo sono rilasciati conformemente agli annessi modelli (Allegati 15, 16 e 17).

Sezione 3ª — **Brevetto e licenza di pilota di aerostato.**

Art. 221.

Il brevetto di pilota di aerostato attesta e riconosce nel titolare la capacità di eseguire ascensioni e viaggi con aerostati di qualsiasi cubatura, anche avendo a bordo passeggeri.

Art. 222.

La licenza di pilota di aerostato comprova l'autorizzazione concessa al titolare di esercitare le mansioni anzidette.

Brevetto e licenza sono conformi all'annesso modello (Allegato 18).

Art. 223.

Il possesso del brevetto di pilota militare di aerostato dà diritto alla concessione del brevetto di cui all'articolo 221 corredato dalla licenza di cui all'art. 222. Non deve farsi luogo a tale concessione se il titolare del brevetto militare abbia cessato di essere in attività di servizio militare.

Art. 224.

Il brevetto di pilota di aerostato perde ogni validità ove siano trascorsi, per qualsiasi motivo, tre anni senza che il titolare abbia compiuto come pilota di aerostato un'ora almeno di volo.

Art. 225.

Affinchè siano valide ai fini sportivi nazionali ed internazionali, le tessere di brevetto di pilota di aerostato corredate dalla licenza di cui all'art. 222, debbono essere vidimate dall'Aero Club d'Italia. Senza alcun pregiudizio dei diritti fiscali fissati nel presente regolamento, è data facoltà all'Aero Club d'Italia di riscuotere, per ogni brevetto da esso vidimato, ed a titolo di rimborso di spese, un diritto fisso la cui entità è di anno in anno determinata dal Commissariato per l'aeronautica.

Sezione 4ª — **Brevetto e licenza di pilota di dirigibile.**

Art. 226.

Il brevetto di pilota di dirigibile attesta e riconosce nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte nel brevetto stesso, voli con dirigibili, in qualità di pilota, anche con trasporto di passeggeri.

Vi sono tre classi di brevetto di pilota di dirigibile, corrispondenti alle tre classi che per tale brevetto ha istituito la Convenzione internazionale per la navigazione aerea del 13 ottobre 1919.

Il titolare del brevetto di prima classe, può comandare qualsiasi dirigibile.

Il titolare del brevetto di seconda classe, può comandare dirigibili di cubatura inferiore ai 20.000 metri cubi.

Il titolare del brevetto di terza classe, può comandare dirigibili di cubatura inferiore ai 6.000 metri cubi.

Ogni pilota di dirigibile deve essere in possesso del brevetto di pilota di aerostato.

Art. 227.

La licenza di pilota di dirigibile comprova l'autorizzazione concessa al titolare di un brevetto, corredato delle relative

abilitazioni, di esercitare le funzioni di pilota di quella classe per la quale ha acquistato e conservato capacità ed abilitazione.

Brevetto e licenza sono conformi all'annesso modello (Allegato 19).

Art. 228.

Tutti i piloti di dirigibili militari hanno diritto al brevetto di piloti di dirigibile di terza classe.

Tutti i piloti di dirigibili militari che hanno comandato dirigibili di cubatura superiore ai 6.000 metri cubi, hanno diritto al brevetto di pilota di dirigibile di prima classe.

Ove i piloti anzidetti abbiano però lasciato l'esercizio del volo da più di un anno, devono, per ottenere il brevetto rispettivamente a loro spettante, sottostare alle prove pratiche prescritte per il conseguimento del brevetto cui aspirano.

Art. 229.

Il brevetto di dirigibile, di qualunque classe, perde ogni validità ove siano trascorsi, per qualsiasi motivo, due anni senza che il titolare abbia compiuto come pilota di dirigibile della rispettiva classe un'ora almeno di volo.

Sezione 5ª — **Brevetto e licenza di ufficiale di rotta.**

Art. 230.

Il brevetto di ufficiale di rotta è il riconoscimento della conseguita attitudine a seguire, rintracciare, dirigere la rotta che tiene e deve tenere un aeromobile, servendosi a tale scopo dei mezzi e delle cognizioni scientifiche e pratiche di navigazione.

Art. 231.

La licenza di ufficiale di rotta comprova l'autorizzazione concessa al titolare di un brevetto di esercitare le proprie funzioni a bordo di qualsiasi aeromobile.

Brevetto e licenza sono conformi all'annesso modello (Allegato 20).

Art. 232.

La presenza a bordo di un ufficiale di rotta è obbligatoria per ogni aeromobile adibito a trasporti pubblici, il quale sia capace di portare più di dieci passeggeri e debba compiere voli senza scalo, sopra terra, fra due punti distanti cinquecento chilometri l'uno dall'altro, o voli notturni, o voli sul mare fra due punti distanti più di duecento chilometri l'uno dall'altro.

Sezione 6ª — **Brevetto e licenza di meccanico d'aeromobile (motorista o radiotelegrafista).**

Art. 233.

Il brevetto di meccanico (motorista o radiotelegrafista) di aeromobile è il riconoscimento dell'abilitazione e dell'attitudine a disimpegnare le funzioni di motorista o di radiotelegrafista a bordo di velivoli o dirigibili adibiti ai pubblici trasporti.

Art. 234.

La licenza di meccanico d'aeromobile comprova l'autorizzazione concessa al titolare di un brevetto di esercitare le proprie funzioni a bordo di qualsiasi aeromobile.

Brevetto e licenza sono conformi all'annesso modello (Allegato 21).

Sezione 7ª — **Libretto di volo.**

Art. 235.

Tutti i piloti di velivolo, di dirigibile e di aerostato, debbono essere muniti di un « libretto di volo » conforme all'annesso modello (Allegato 22) rilasciato a cura del Commissariato per l'aeronautica.

Di tali libretti sono emesse, per ogni pilota, due copie, una delle quali è sempre custodita dal comando dell'aeroporto, nella cui giurisdizione il pilota risiede, l'altra dell'interessato.

Entrambe le copie, per quanto riguarda l'attività aerea del pilota, sono sempre redatte per cura dei comandi degli aeroporti e da essi, di volta in volta, controfirmate.

Le vidimazioni dei comandanti degli aeroporti fanno fede del mantenuto allenamento ai fini della validità del brevetto.

Art. 236.

In caso di cambiamento di residenza del pilota, il comandante dell'aeroporto depositario della seconda copia del libretto la spedisce raccomandata al comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione il pilota si è trasferito

Il pilota ha l'obbligo di denunciare il cambio di residenza sia al comando dell'aeroporto nella cui giurisdizione si trovava in precedenza, sia a quello nella cui giurisdizione è passato.

Tale notifica deve essere fatta di persona, o con lettera raccomandata.

Capo 2°.

Requisiti psicofisiologici per il disimpegno di mansioni speciali a bordo degli aeromobili.

Art. 237.

Chiunque intenda conseguire un brevetto che conferisca l'abilitazione al pilotaggio di aeromobili, o di ufficiale di rotta e chiunque intenda esercitare le funzioni di meccanico (motorista o radiotelegrafista) a bordo di aeromobili adibiti ai pubblici trasporti, deve, preventivamente ed a proprie spese, sottoporsi alle prescritte visite mediche in uno dei gabinetti psico fisiologici del Regno. Le modalità per tali visite sono fissate negli articoli seguenti.

Art. 238.

È fatto obbligo a chiunque gestisca una scuola di pilotaggio aereo, di assicurarsi che i propri allievi, prima dell'inizio dell'istruzione, abbiano subito la visita medica, di cui al precedente articolo e siano in possesso dei relativi certificati di abilitazione rilasciati da uno dei gabinetti psicofisiologici.

Art. 239.

La persistenza dei requisiti psicofisiologici necessari al disimpegno delle mansioni aeronautiche indicate nei precedenti articoli, deve essere controllata:

a) ogni sei mesi per i piloti e per gli ufficiali di rotta dei velivoli e dei dirigibili;

b) ogni anno per i piloti di aerostato e per i meccanici (motoristi e radiotelegrafisti).

Tali visite di accertamento periodico possono essere passate da un collegio medico presso gli ospedali militari principali del R. Esercito e della R. Marina.

Il visitato, in caso di decisione non favorevole del collegio medico, può chiedere di essere sottoposto a visita di appello presso uno dei gabinetti psicofisiologici del Regno.

Tanto le visite periodiche, quanto le eventuali visite di appello, sono a carico dell'esaminando.

I risultati definitivi delle visite di cui all'art. 237 ed al presente articolo, devono essere trascritti nel librettò di volo del pilota, e devono figurare anche sulla tessera di brevetto a lui rilasciata. Sono nulle le tessere dalle quali non risulti l'avvenuta presentazione del titolare alle visite sanitarie di controllo, entro i limiti di tempo fissati dal primo comma del presente articolo.

La visita periodica per i piloti e per gli ufficiali di rotta deve passarsi ogni due anni presso un gabinetto psicofisiologico.

In caso di grave malattia o di grave accidente aeronautico, l'aeronauta deve, prima di riprendere i voli, essere visitato presso un gabinetto psicofisiologico, e non può riprendere l'esercizio delle proprie mansioni, se non in seguito ad esito favorevole di tale visita.

Art. 240.

Le visite mediche tanto per gli accertamenti iniziali, quanto per la revisione periodica devono constatare i requisiti di attitudine mentale e fisica del personale navigante.

Tali requisiti di attitudine devono vagliarsi secondo i criteri contenuti nell'« Elenco delle imperfezioni ed infermità che sono causa di inabilità al pilotaggio e limiti tra idoneità ed inabilità per i caratteri psico-fisiologici » annesso al presente regolamento (Allegato 23).

Art. 241.

I candidati, le cui attitudini psico-fisiologiche risultino rispondenti alle condizioni richieste, ricevono, secondo i casi, un certificato conforme ad uno degli annessi modelli. (Allegati 24, 25).

Art. 242.

Le visite sanitarie, sia presso un gabinetto psicofisiologico, sia presso un ospedale militare principale del R. Esercito o della R. Marina, hanno luogo dietro il pagamento di un corrispettivo che è annualmente fissato, per entrambi i casi, dal Commissariato per l'aeronautica, d'accordo con i Ministeri interessati.

Nelle visite periodiche, le autorità sanitarie incaricate devono far risultare l'esito della visita in apposita annotazione sulla tessera di brevetto e sul libretto di volo.

CAPO 3°.

Programmi e condizioni per il conseguimento dei brevetti aeronautici.

Art. 243.

BREVETTO DI PILOTA DI VELIVOLO DI SECONDO GRADO

(*Brevetto per turismo aereo*).

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo di secondo grado, o brevetto per turismo aereo, il candidato deve superare le seguenti prove pratiche e dar prova di conoscere le cognizioni speciali più oltre accennate:

1. *Prove pratiche.*

In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo del velivolo.

a) *Prova d'altezza e di volo librato.* — Un volo senza atterraggio durante il quale il pilota deve rimanere per almeno un'ora ad un altezza di 2000 metri al di sopra del punto di partenza. La discesa deve essere terminata con un volo librato a motori fermi da 1500 metri al di sopra del campo d'atterraggio. L'atterraggio deve essere effettuato senza rimettere in moto i motori ed il velivolo deve fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

b) *Prove di abilità.* — Un volo senza atterraggio attorno a due piloni o boe aeree, distanti 500 metri una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo deve essere fatto ad un'altezza di non oltre 200 metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (o l'acqua). L'atterraggio deve essere effettuato:

1° fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua);

2° fermando definitivamente il velivolo a una distanza minore di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire.

2. *Cognizioni speciali.*

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, del codice di circolazione aerea, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico.

Art. 244.

BREVETTO DI PILOTA DI VELIVOLO DI TERZO GRADO

(*Per trasporti pubblici*).

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo di terzo grado, o brevetto per trasporti pubblici, il candidato deve superare le seguenti prove:

1. *Prove pratiche.*

In tutte le prove pratiche il candidato deve essere solo a bordo del velivolo.

a) Le prove di altezza, di volo librato e di abilità sono eguali a quelle richieste per il brevetto di cui all'articolo precedente. I candidati che hanno già questo brevetto sono esonerati dal subire nuovamente queste prove.

b) Prova di durata che consiste in un volo di almeno 300 chilometri sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza. Il volo è fatto sullo stesso velivolo in

un limite di 8 ore, compresi due atterraggi obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali il velivolo deve fermarsi in punti fissati prima dagli esaminatori.

Al momento della partenza il candidato riceve istruzioni sulla rotta da tenere ed è munito della carta necessaria. Gli esaminatori decideranno se la rotta è stata seguita correttamente.

c) *Volo notturno.* — Un volo notturno di 30 minuti di durata, all'altezza di almeno 500 metri. Il volo deve cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole.

2. *Esame teorico.*

a) *Velivoli.*

Nozioni teoriche delle leggi della resistenza dell'aria relative al suo effetto sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzione e di profondità e sulle eliche; funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi.

Montamento dei velivoli e delle loro varie parti.

Prove pratiche di regolazione.

b) *Motori.*

Nozioni generali sui motori a scoppio e sulle funzioni dei vari organi, nozioni generali sulla costruzione, sul montamento, sull'aggiustaggio e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

Cause di cattivo funzionamento dei motori, cause di arresto.

Prove pratiche di riparazioni correnti.

c) *Cognizioni speciali.*

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, del codice di circolazione aerea in generale, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico.

Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo.

Lettura delle carte, orientamento, determinazione del punto, meteorologia elementare.

Art. 245.

Le prove pratiche sono eseguite entro il periodo massimo di un mese.

Possono essere eseguite in qualsiasi ordine, ed ognuna può essere ripetuta una seconda volta e, se la prova dovesse fallire per cause indipendenti dal pilota, anche più volte. Vi assistono esaminatori debitamente delegati, che trasmettono i verbali ufficiali alle autorità competenti.

I verbali ufficiali devono menzionare i vari incidenti sopravvenuti, specialmente negli atterraggi. I candidati devono presentare agli esaminatori i propri documenti regolari d'identità prima di ogni prova.

In tutte le prove pratiche è portato a bordo un barografo, e la cartina firmata dagli esaminatori è allegata a loro verbale.

Art. 246.

BREVETTO DI PILOTA DI AEROSTATO.

Per conseguire il brevetto di *pilota di aerostato* il candidato deve superare le seguenti prove:

a) *Prove pratiche.*

Il candidato deve aver compiuto le seguenti ascensioni convalidate:

1° di giorno:

tre ascensioni d'istruzione;

un'ascensione diretta dallo stesso candidato sotto la sorveglianza d'un istruttore;

un'ascensione essendo solo a bordo;

2° di notte:

un'ascensione essendo solo a bordo.

Ogni ascensione deve avere la durata di almeno due ore.

b) *Esame teorico.*

Leggi elementari di aerostatica e di meteorologia.

c) *Cognizioni speciali.*

Nozioni generali dell'aerostato e dei suoi accessori; gonfiamento; regolazione; condotta di un'ascensione; precauzioni contro il freddo e ad alta quota.

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, del codice di circolazione aerea e del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico. Lettura delle carte e orientamento.

Art. 247.

BREVETTO DI PILOTA DI DIRIGIBILE DI 3ª CLASSE.

Per conseguire il brevetto *di pilota di dirigibile di 3ª classe,* il candidato deve superare le seguenti prove:

Prove pratiche.

a) Venti ascensioni convalidate (tre delle quali notturne) in dirigibile; ogni ascensione deve essere di almeno un'ora. In quattro almeno di queste ascensioni il candidato, sotto la sorveglianza del comandante, deve avere manovrato il dirigibile egli stesso, compresa la partenza e l'atterraggio, durante tutto il viaggio, se la durata di questo non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se il viaggio è più lungo.

b) Un viaggio di almeno cento chilometri con itinerario prestabilito, che termini con un atterraggio notturno. Un ispettore debitamente autorizzato deve essere a bordo.

Esame teorico.

Aerostatica e meteorologia (densità dei gas, leggi di Mariotte e Gay-Lussac; pressione barometrica, principio di Archimede; compressione dei gas; interpretazione e uso delle carte, delle informazioni e dei diagrammi meteorologici).

Proprietà fisiche e chimiche dei gas leggeri e dei materiali impiegati nella costruzione dei dirigibili.

Teoria generale dei dirigibili.

Proprietà dinamiche dei corpi in moto nell'aria.

Cognizioni generali.

Nozioni elementari dei motori a scoppio.

Nozioni elementari di navigazione. Impiego della bussola. Determinazione del punto. Nozioni elementari di diritto aeronautico.

Gonfiamento; pesata; regolazione; manovra; trasmissioni ed istrumenti.

Art. 248.

BREVETTO DI PILOTA DI DIRIGIBILE DI 2ª CLASSE

Per il conseguimento del brevetto *di pilota di dirigibile di 2ª classe,* sono richiesti i seguenti requisiti:

Prove pratiche.

Ogni candidato al brevetto di 2ª classe deve avere il brevetto di 3ª classe e deve aver fatto almeno quattro mesi di

servizio come pilota di 3ª classe a bordo di un dirigibile. Deve altresì aver compiuto almeno dieci ascensioni come pilota di 3ª classe su un dirigibile di cubatura superiore ai 6,000 metri cubi, durante le quali, sotto la sorveglianza del comandante, deve aver manovrato il dirigibile, compresa la partenza e l'atterraggio, per tutto il viaggio, se la durata di questo non oltrepassi le quattro ore, e per almeno quattro ore, se il viaggio è più lungo.

Esame teorico.

Nozioni complete degli argomenti indicati nel programma per il brevetto di 3ª classe.

Art. 249.

BREVETTO DI PILOTA DI DIRIGIBILE DI 1ª CLASSE

Per il conseguimento del brevetto *di pilota di dirigibile di 1ª classe*, sono richiesti i seguenti requisiti:

Prove pratiche.

Ogni candidato al brevetto di 1ª classe deve avere il brevetto di 2ª classe e deve aver fatto almeno due mesi di servizio come pilota di 2ª classe a bordo di un dirigibile. Deve altresì aver compiuto almeno cinque ascensioni come ufficiale di 2ª classe di un dirigibile di cubatura, superiore ai 20,000 metri cubi, durante le quali, sotto la sorveglianza del comandante, deve aver manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterraggio, per tutto il viaggio, se la durata di questo non oltrepassi le quattro ore, e per almeno quattro ore, se il viaggio è più lungo. Ogni ascensione deve aver avuto la durata di almeno un'ora con un minimo di 15 ore per le cinque ascensioni complessivamente.

Esame teorico

Lo stesso che è richiesto per il brevetto di 2ª classe.

Art. 250.

BREVETTO DI UFFICIALE DI ROTTA.

Il brevetto di ufficiale di rotta è rilasciato in seguito ad un esame pratico e teorico sui seguenti argomenti:

a) *Astronomia pratica.*

Movimenti veri ed apparenti dei corpi celesti.
Differenti aspetti della sfera celeste.
Angolo orario, tempo medio, vero ed astronomico.
Forma e dimensioni della terra.
Sfera celeste e carte celesti.
Metodi per determinare la latitudine, la longitudine, l'ora e l'azimut.

b) *Navigazione.*

Carte terrestri e carte marine; loro lettura.
Bussola; meridiano magnetico; declinazione, inclinazione.
Rotte; determinazione dell'angolo di bussola e sue correzioni.
Compensazione delle bussole (teoriche e pratiche).
Calcolo dell'azimut.
Navigazione stimata, misura della velocità relativa; deriva; tavole di correzione.
Cronometro: variazioni, correzioni e confronti.
Sestanti loro correzione.
Almanacco nautico
Determinazione del punto a mezzo di osservazioni di azimut e di altezza delle stelle.
Navigazione secondo i circoli massimi (lossodromie).
Strumenti di navigazione aerea.

c) *Nozioni generali.*

Regolamenti internazionali per la navigazione aerea e marittima.
Nozioni elementari di diritto aeronautico.
Nozioni pratiche di meteorologia e uso delle carte meteorologiche.

Art. 251.

BREVETTO DI MECCANICO PER IL SERVIZIO A BORDO DEGLI AEROMOBILI.

1° *Motorista*:

Esame pratico. — Montaggio e rimontaggio e messa a punto di un motore - Ricerche delle cause di una *panne* - Riparazione di un magnete - Regolaggio della cellula di un apparecchio e degli organi di comando.

Esame teorico. — Elementi di aeronautica Teoria generale del motore a scoppio Alimentazione Distribuzione Accensione Teoria sui magneti e loro funzionamento Il carburatore Descrizione dei motori d'aviazione più in uso Principali cause di cattivo funzionamento dei motori e modo di prevenirle o rintracciarle - Manutenzione dei motori e degli apparecchi in hangar e all'aperto Modo di sistemare un apparecchio all'aperto.

Il candidato deve, in un tempo determinato, effettuare un capolavoro (di aggiustaggio o di tornio, a seconda della specialità del candidato).

I titolari di un brevetto di meccanico (motorista o radiotelegrafista) rilasciati dalla competente autorità militare hanno diritto al brevetto di meccanico a bordo di aeromobili adibiti ai pubblici trasporti.

2° *Radiotelegrafista*:

Il brevetto di radiotelegrafista per il servizio a bordo degli aeromobili è rilasciato in seguito ad un esame teorico e pratico il quale comprende:

1° *una prova scritta di coltura professionale*, nella quale il candidato deve svolgere, senza il concorso di alcun libro, un tema proposto dalla commissione esaminatrice, e vertente sui seguenti argomenti:

a) descrizione particolareggiata dei principali apparati radiotelegrafici impiegati a bordo degli aeromobili ed esposizione dei principî scientifici e dei fenomeni fisici sui quali si basa il funzionamento dei detti apparecchi;

b) valvole ioniche e loro applicazione;

c) schemi di circuiti;

d) accumulatori, dinamo, alternatori, loro uso in radiotelegrafia;

2° *una prova scritta di cultura generale;*

3° *una prova orale di cultura professionale* sui seguenti argomenti:

a) radiotelegrafia, radiotelefonia, radiogoniometria, principî scientifici sui quali si basano;

b) generatori elettrici;

c) convenzioni internazionali in vigore per la radiotelegrafia.

d) legislazione aerea internazionale;

4° *una prova pratica* in volo sulla trasmissione e ricezione radiotelegrafica

Gli aspiranti che siano provvisti del certificato internazionale di radiotelegrafista di prima classe, rilasciato dalla Scuola semaforisti e radiotelegrafisti della R. marina, che

ha sede in Varignano (Spezia), o del certificato di 1ª classe rilasciato dal Reggimento radiotelegrafisti del Genio in Roma, ovvero del certificato di abilitazione rilasciato dal Ministero delle comunicazioni per l'impianto di stazioni fisse, ai sensi dell'art. 17 del R. decreto 8 febbraio 1923, n. 1607, devono soltanto superare la prova pratica in volo sulla trasmissione e la ricezione radiotelegrafica, di cui ai precedenti numeri 3°, *d*) e 4°.

Art. 252.

Quando, negli esami precedentemente previsti, sia richiesta la conoscenza di nozioni di diritto aeronautico, il possesso del certificato rilasciato dalle Università o Istituti superiori ove siavi un corso di diritto aeronautico varrà al candidato la dispensa dalla relativa prova di esame.

Nei detti esami, di regola, il candidato sarà ammesso alle prove pratiche solo dopo il risultato favorevole di quelle teoriche.

TITOLO V.

Assicurazioni aeronautiche.

CAPO 1°

Assicurazione contro i rischi della navigazione.

Art. 253.

Alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano le norme generali del Codice di commercio in materia di assicurazione, ed in particolare quelle delle assicurazioni marittime, in quanto non siano incompatibili con l'esercizio dell'aeronavigazione o contrarie alle disposizioni seguenti.

Art. 254.

La polizza di assicurazione, oltre a quanto è prescritto dal l'art. 420 del Codice di commercio, deve contenere tutte le indicazioni necessarie per la identificazione della cosa assicurata e per la determinazione dei rischi.

Art. 255.

L'assicurazione può avere per oggetto ogni interesse valutabile in denaro e che si trovi esposto ai rischi degli accidenti di aeronavigazione.

Art. 256.

Se il contratto di assicurazione non determina il tempo dei rischi, si osservano le regole seguenti:

Nelle assicurazioni a tempo, i rischi cominciano dalla data della polizza e finiscono al tempo convenuto. Se alla scadenza del contratto l'aeromobile si trova in viaggio, l'assicurazione resta prolungata fino al termine del viaggio in corso, e l'assicurato deve un premio proporzionale al maggior tempo dei rischi.

Nelle assicurazioni a viaggio i rischi cominciano allorchè l'aeromobile è messo in moto per la partenza e cessano quando sono terminate le operazioni di approdo al luogo di destinazione.

Nelle assicurazioni a viaggio cominciato i rischi decorrono dal momento della stipulazione dell'assicurazione.

Art. 257.

Sono a rischio dell'assicuratore le perdite e i danni che accadono alle cose assicurate per tutti gli accidenti della navigazione aerea, anche se dipendenti da colpa dell'equipaggio. L'assicuratore non risponde dei danni dipendenti da vizio inerente alla cosa assicurata, salvo patto in contrario.

L'assicuratore non è tenuto per le spese di navigazione, nè per tasse o diritti di qualsiasi specie riguardanti l'aeromobile, o le persone e le cose trasportate.

Art. 258.

I rischi di guerra non sono a carico dell'assicuratore se non vi è convenzione espressa.

Art. 259.

In caso di cambiamento di rotta, o di viaggio, o di mezzo di trasporto, l'assicuratore, a meno che non abbia fatto atto di adesione, è liberato se il cambiamento è avvenuto con il consenso dell'assicurato. L'assicurazione ha però effetto se il viaggio è abbandonato o ha termine in un luogo ove l'aeromobile poteva fare scalo.

Art. 260.

L'abbandono agli assicuratori può essere fatto:

Per l'aeromobile, quando in seguito ad avvenimenti assunti in rischio non sia possibile ripararlo, o le spese per la riparazione superino i tre quarti del suo valore in istato di integrità.

Per le cose trasportate, quando in seguito ad avvenimenti assunti in rischio abbiano perduto più dei tre quarti del loro valore allo stato sano; o quando, in seguito ad avarie sofferte dall'aeromobile, il viaggio non può essere proseguito, neppure con altri mezzi, entro il termine di un mese.

In ogni caso l'abbandono delle cose assicurate è ammesso quando siano passati tre mesi dal giorno della partenza dell'aeromobile, o da quello al quale si riferiscono le ultime notizie.

In tutti gli altri casi l'assicurato ha soltanto diritto al risarcimento delle avarie sofferte.

Art. 261.

L'abbandono può essere fatto anche nel caso in cui l'aeromobile sia scomparso, scorsi che siano tre mesi dal giorno cui si riferiscono le ultime notizie; trattandosi di assicurazione contro i rischi di guerra, anche quando sia caduto in mano del nemico.

Art. 262.

L'abbandono deve essere fatto agli assicuratori nel termine di tre mesi dal giorno della ricevuta notizia del sinistro, e nel caso di perdita presunta per mancanza di notizie, dal giorno del compimento dei tre mesi di cui all'articolo 260

Trascorsi tali termini l'assicurato non è ammesso a fare l'abbandono, salva l'azione di avaria con le norme di cui al Codice di commercio circa le avarie.

Art. 263.

L'assicurato, nel fare l'abbandono agli assicuratori, deve dichiarare le assicurazioni fatte od ordinate e i diritti reali che gravano sulla cosa assicurata.

Art. 264.

L'assicuratore che rifiuti il pagamento della indennità può tuttavia agire in garanzia o manleva contro il terzo responsabile del danno, purchè abbia fatto deposito giudiziale della indennità.

Art. 265.

Le azioni derivanti dal contratto di assicurazione contro i rischi dell'aeronavigazione si prescrivono in un anno, che decorre: per le assicurazioni a viaggio, dal compimento del viaggio assicurato, o dal sinistro che ne ha impedito il proseguimento; per le assicurazioni a tempo, dal giorno in cui finisce l'assicurazione; in caso di perdita presunta per mancanza di notizie, dalla fine del termine stabilito per la presunzione di perdita.

CAPO 2°

Assicurazione del personale aeronautico.

Art. 266.

Ogni imprenditore di servizi aerei, o costruttore, o proprietario di aeromobile, ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione contro tutti gli infortuni di tutto il personale addetto, comprendendo in ciò anche l'assicurazione contro i rischi di volo per il personale occasionalmente o abitualmente volatore.

Per i rischi non di volo valgono in ogni modo le disposizioni di legge vigenti.

Art. 267.

La concessione delle autorizzazioni o sussidi in materia di navigazione aerea è subordinata al deposito, da parte delle compagnie esercenti, di documenti comprovanti che esse garentiscono effettivamente, fino alla concorrenza di una adeguata somma, la riparazione dei danni che potranno arrecare a terzi non naviganti.

TITOLO VI.

Ipoteca aeronautica e trascrizione.

Art. 268.

L'ipoteca di cui all'art. 9 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, è unicamente un'ipoteca convenzionale e deve essere iscritta nel registro aeronautico nazionale sotto il nome dell'aeromobile gravato.

Art. 269.

Per ottenere l'iscrizione ipotecaria si devono presentare il titolo costitutivo dell'ipoteca e due note, una delle quali può essere stesa in calce allo stesso titolo.

Queste note devono contenere:

1° il nome, la natura e la descrizione dell'aeromobile gravato;

2° il nome, il cognome il domicilio o la residenza del creditore e del debitore e la loro professione, se ne hanno, come pure il nome del padre loro;

3° il domicilio, che sarà eletto per parte del creditore nella giurisdizione del tribunale di Roma;

4° la data e la natura del titolo e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;

5° l'importare della somma dovuta;

6° gli interessi e le annualità che il credito produce;

7° il tempo dell'esigibilità.

Quando il titolo costitutivo deriva da atto privato, bisogna che le firme siano autenticate da notaio.

Il presente articolo si applica anche alle domande di trascrizione dei passaggi di proprietà e degli atti di costituzione, modifica o rinunzia di diritti reali sull'aeromobile.

Art. 270.

Nel caso in cui un aeromobile assicurato fosse distrutto, l'ipoteca viene esercitata sopra la somma dovuta dall'istituto assicuratore.

Art. 271.

Il funzionario delegato al servizio delle ipoteche aeronautiche ha la responsabilità conforme a quella del conservatore delle ipoteche, e deve osservare, in quanto siano applicabili, le norme stabilite dal Codice civile.

Art. 272.

L'ipoteca deve essere trascritta nel certificato di immatricolazione dell'aeromobile.

TITOLO VII.

Norme per i casi di sinistri aeronautici.

Art. 273.

Le norme del presente titolo non sono applicabili ai sinistri aeronautici che si verifichino nell'interno degli aeroporti o nelle immediate loro vicinanze, nei quali casi il personale aeronautico in servizio presso detti aeroporti provvederà secondo le disposizioni impartite in proposito dal Commissariato per l'aeronautica.

Art. 274.

Verificandosi, lontano dalle località indicate nell'articolo precedente, sinistri aeronautici che provochino non soltanto danni al materiale di volo o alla altrui proprietà, ma anche lesioni o morte all'equipaggio o a terzi, le autorità locali aventi funzioni di pubblica sicurezza, che prime ne abbiano notizia o conoscenza, debbono:

1° dare subito telegrafiacamente comunicazione del sinistro accaduto nella zona di propria giurisdizione al Commissariato per l'aeronautica Roma e al comando o reparto di aeronautica più vicino;

2° provvedere per il piantonamento dell'aeromobile o dei resti di esso, fino a quando il personale di aeronautica che sarà accorso non abbia inquisito e disposto. Solo nei

casi in cui improrogabili necessità imponessero la rimozione senza attendere l'arrivo dell'autorità aeronautica più prossima, la rimozione avverrà con la massima cautela, procurandosi di non disperdere o lasciare asportare nessuna parte dell'aeromobile, e di non provocare alcun ulteriore danno nel ricupero dei resti. Nel caso che si tratti di aerostati del R. esercito la comunicazione di cui sopra deve esser fatta al Gruppo aerostieri - Roma.

Art. 275.

L'autorità aeronautica più prossima al luogo del sinistro deve immediatamente portarsi sul posto od inviare suo personale, ed in base ai primi elementi raccolti, sempre che non abbia precise ragioni per escludere in modo assoluto la necessità dell'intervento di tecnici d'aeronautica per l'inchiesta, deve chiedere telegraficamente alla Sezione o Direzione delle costruzioni aeronautiche del territorio nel quale il sinistro è accaduto, l'invio di suo personale per la inchiesta tecnica, indicando:

a) località e data dell'incidente;

b) tipo e matricola dell'aeromobile e reparto a cui appartiene (e se l'aeromobile non è militare, aeroporto presso il quale esso è iscritto);

c) nome degli infortunati;

d) nome delle persone che hanno prestato soccorso, all'infuori di quanto è stato provveduto dal comandante dell'aeroporto a termine dell'art. 31, e natura di tale soccorso;

e) causa presumibile del sinistro;

f) opportunità dell'inchiesta tecnica.

Analoga comunicazione informativa deve trasmettere, per telegrafo, al Comando generale R. aeronautica - Roma, oppure al Gruppo aerostieri - Roma, se trattasi di aerostati del R. esercito.

L'intervento delle autorità aeronautiche deve avvenire per tutti gli aeromobili nazionali (civili e militari) e per quelli stranieri (civili e militari).

Art. 276.

Nel caso invece che dovesse escludere l'inchiesta tecnica, l'autorità predetta redige essa stessa un verbale, nel quale deve far risultare tutte le circostanze di fatto relative al sinistro e deve indicare i nomi e la residenza di coloro che con le circostanze stesse abbiano avuto comunque rapporto. Sia che l'inchiesta venga eseguita dal personale della Sezione delle costruzioni aeronautiche (che deve, appena invitato, portarsi immediatamente sul luogo), sia che venga eseguita dall'autorità aeronautica più prossima al luogo del sinistro si raccoglieranno testimonianze, documenti, fotografie, ed ogni altro mezzo di prova che serva a stabilire come il sinistro abbia avuto origine e sviluppo, ponendo particolare attenzione nell'assodare se vi siano responsabilità per incuria, negligenza o colpa di personale aeronautico o di altri.

Si preciserà con la maggiore possibile attendibilità la quota alla quale l'incidente si è verificato.

L'inchiesta redatta in duplice copia deve essere indirizzata al Commissariato per l'aeronautica - Roma. Se trattasi di aerostati del R. esercito, il verbale di cui sopra, redatto in semplice copia, deve essere trasmesso direttamente al Gruppo aerostieri - Roma.

Inoltre, nel caso in cui l'aeromobile che ha subito il sinistro sia un aeromobile militare, il comandante del reparto al quale appartiene il pilota di detto aeromobile spedisce per proprio conto, per via gerarchica, un rapporto sulle condizioni di efficienza del pilota e sul grado di allenamento.

Art. 277.

Di tutti i sinistri contemplati nel presente titolo deve essere data, al più presto, comunicazione all'autorità giudiziaria competente. L'autorità aeronautica accorsa sul luogo del sinistro, si assicura che ciò sia stato fatto, provvedendo a farlo essa se fosse stato omesso e riferisce anche su tale punto.

Art. 278.

L'attività delle autorità diplomatiche e consolari circa i sinistri aeronautici all'estero, sarà regolata da apposito decreto.

TITOLO VIII.

Disposizioni penali.

Art. 279.

Le infrazioni alle disposizioni del presente regolamento, in quanto costituiscano reati previsti dal Codice penale o da qualsiasi altra legge, sono punite a norma delle leggi stesse.

Sono punite con la multa da L. 100 a L. 1000 le infrazioni alle disposizioni degli articoli 17, 19, 34, 41 capoverso secondo, 53, 63, 134, 145, 146, 147, 158, 160, 161 capoverso, 168, 170 comma primo, 171, 186, 193, 204, 206, 232 e 238. Nel caso di recidiva, può essere aggiunta la detenzione fino ad un mese.

Le infrazioni alle disposizioni degli articoli 11, 16, 51, 52, 57, 126 capoverso secondo, 132, 150, 170 capoverso, 178, 183 e 236, ed ogni altra per la quale non sia stabilita una pena, sono punite con l'ammenda da L. 50 a L. 300.

Art. 280.

Il processo verbale di accertamento dell'infrazione deve contenere:

1° la data e la indicazione del luogo in cui fu esteso;

2° il nome, cognome, qualità e residenza del verbalizzante;

3° la indicazione del luogo, giorno e ora in cui la infrazione fu accertata, le circostanze atte a qualificarla, nonchè le prove o gli indizi a carico del trasgressore;

4° il nome, cognome, nazionalità e domicilio del trasgressore, e le dichiarazioni che esso chiede siano inserite nel processo verbale;

5° gli estremi atti a identificare l'aeromobile, secondo le disposizioni del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, e del presente regolamento.

Art. 281.

Copia del processo verbale di accertamento delle contravvenzioni punibili con l'ammenda a termine del capoverso ultimo dell'articolo 279, deve, a cura dell'ufficio al quale appartiene il funzionario o l'agente verbalizzante, essere comunicata, nel termine di giorni trenta, al contravventore, a mezzo di uno degli agenti autorizzati ad elevare la contravvenzione, ovvero mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno. Altra copia del verbale è trasmessa, d'ufficio e per notizia, al comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione è stata accertata la infrazione.

Appena pervenuta la ricevuta di ritorno o la relazione dell'agente che ha consegnato la copia, l'ufficio trasmette al pretore, per il procedimento, l'originale del processo verbale insieme con il documento che attesta la eseguita comunicazione.

In ogni altro caso l'originale del processo verbale, subito dopo la sua redazione, è trasmesso, senza ulteriori formalità, alla competente autorità giudiziaria, ed una copia di esso è trasmessa, per notizia, al comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione è stata accertata la infrazione.

Art. 282.

Per le contravvenzioni punibili a termine del capoverso ultimo dell'articolo 279, l'imputato può far cessare il corso dell'azione penale, a norma dell'articolo 101 del Codice penale, pagando, entro il termine di un mese da quello della comunicazione del processo verbale, una somma corrispondente al massimo dell'ammenda, oltre le spese del procedimento comprese quelle occorse per la comunicazione del processo verbale al contravventore.

L'oblazione si esegue mediante versamento presso gli uffici del registro, su presentazione, quando ne sia il caso, di un certificato del cancelliere della pretura attestante le spese occorse.

Art. 283.

Il giudice, con la sentenza di condanna, può ordinare la confisca dell'aeromobile quando la infrazione consista nell'uso di aeromobili non immatricolati, o si tratti di violazione ai divieti di cui agli articoli 2 e 15 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207 e ai corrispondenti articoli del presente regolamento.

Art. 284.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli non si applicano nel caso di reati previsti dal Codice penale o da leggi speciali. In tale caso si osserveranno le norme processuali rispettive, anche per quanto riguarda la eventuale decisione della trasgressione in sede amministrativa, i provvedimenti di confisca dell'aeromobile e la erogazione delle somme ricavate per pene pecuniarie e per valori di cose confiscate.

TITOLO IX.

Disposizioni transitorie.

Art. 285.

Dalla entrata in vigore del presente regolamento, e salvo quanto è disposto nei seguenti articoli, ogni disposizione contraria a quelle del regolamento stesso è abrogata.

Art. 286.

I *certificati di navigabilità* rilasciati in base alle disposizioni provvisorie per il passato vigenti, continuano ad avere piena efficacia e validità, purchè i possessori ottemperino alle norme stabilite dagli articoli 149 e 150 relativamente alla obbligatoria semestrale revisione dell'aeromobile per il quale il certificato fu rilasciato.

Art. 287.

I *brevetti di abilitazione al pilotaggio*, i *permessi di eseguire voli* ed i *certificati di registrazione* rilasciati in base alle disposizioni provvisorie per il passato vigenti, cessano di avere validità entro il termine di tre mesi dalla data di pubblicazione del presente regolamento. Entro il termine predetto, i titolari dei documenti in parola che intendano continuare ad usufruire delle rispettive concessioni, devono uniformarsi a quanto è prescritto nel presente regolamento circa i brevetti, le licenze ed i certificati di immatricolazione.

Art. 288.

Le prescrizioni contenute nel precedente art. 232 circa la obbligatoria presenza di ufficiali di rotta a bordo degli aeromobili, entreranno in vigore con la data del 1° gennaio 1926.

MUSSOLINI — FEDERZONI — DI GIORGIO — THAON DI REVEL — ROCCO — DE' STEFANI — GIURIATI — CIANO.

ALLEGATI

Nota relativa agli Allegati 15, 16, 17, 18, 19, 20 *e* 21:

In tutte le tessere di brevetto e di licenza, le pagine costituenti il *brevetto* sono contrassegnate da una striscia trasversale rossa di 1 cm. di larghezza, tracciata dall'angolo superiore sinistro all'angolo inferiore destro della pagina; le pagine costituenti la *licenza* sono contrassegnate da una striscia analoga di colore azzurro.

Allegato 1 (art. 37).

NOTA. — Il manifesto non deve portare cancellature nè correzioni che non siano state approvate dagli agenti di dogana; non deve contenere parole fra le linee, nè più articoli inscritti sulla stessa linea. Si possono aggiungere fogli addizionali, se necessari.

NAVIGAZIONE AEREA ITALIANA

MANIFESTO

O DICHIARAZIONE GENERALE DEL CARICO

Spazio riservato alle annotazioni degli ufficiali doganali

AEROMOBILE { **Marca di immatricolazione:** ....

COMANDANTE { **Nome e cognome:** ....
Residenza: ....
Nazionalità: ....
Numero del brevetto: ....

MERCI .... { **Luogo di partenza:** .... **Stato:** .....
Luogo di destinazione: ..... **Stato:** .....
Numero di dichiarazioni allegate:
....

Il Comandante garantisce l'esattezza del contenuto di questo manifesto, sotto le penalità previste dalla legge. In conseguenza, egli ha apposto la data e la firma a questo manifesto immediatamente sotto l'ultima registrazione.

Numero d'ordine	Marche e numeri sui colli	Numero (in cifre e lettere) e descrizione dei colli	NATURA DELLA MERCE	Peso	*Osservazioni*

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

***Allegato* 2 (art. 37).**

NAVIGAZIONE AEREA ITALIANA

Luogo di partenza....................
Luogo di destinazione................

Dichiarazione per la dogana fatta dal Sig................. **per le seguenti merci:**

Colli			Descrizione particolareggiata del contenuto	Paese di origine	Valore	Peso		*Osservazioni*
Marche e numeri	Numero	Specie				lordo	netto	

A ...., *il* .... *19*...

LO SPEDITORE ....

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

Allegato **3 (art. 143).**

REGNO D'ITALIA

Commissariato per l'Aeronautica

Direzione Superiore del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche

Fotografia
dell'apparecchio (di profilo)
formato 9 × 12

CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' N. ....

(Aeromobili più pesanti dell'aria)

PARTE PRIMA

Cognome, nome, indirizzo, nazionalità del proprietario o della società proprietaria.

1. Cognome:
2. Nome:
3. Indirizzo:
4. Nazionalità;

Nome del costruttore.

5. Nome:

Marche di nazionalità e di immatricolazione.

6. ....

Descrizione dell'aeromobile.

7. Tipo .... Serie .... N.° Industriale ....
8. Luogo ed anno di fabbricazione dell'aeromobile:

Genere dell'aeromobile:
- **9.** Aeroplano, idrovolante o anfibio:
- **10.** Numero dei piani:
- **11.** Numero dei motori:
- **12.** Numero dei posti (compreso l'equipaggio);

Classifica dell'aeromobile:
- **13.** Categoria:
- **14.** Suddivisione:

15. Apertura d'ali massima (in posizione di volo):
16. Lunghezza massima (in posizione di volo):
17. Altezza complessiva (senza, e sopra il carrello, per gli idrovolanti):

Motori:
- **18.** Numero:
- **19.** Marche:
- **20.** Tipo:
- **21.** Potenza internazionale (per motore) .... HP a .... giri per minuto (numero di giri internazionale):
- Consumo orario al suolo alla potenza suddetta: **22.** Carburante: **23.** Lubrificante:

24. Eliche: Numero: tipo: n°. Passo: diametro;
25. Peso dell'aeromobile vuoto, compresa l'acqua dei radiatori (se conosciuto):

Peso del combustibile (serbatoi pieni):
- **26.** Carburante:
- **27.** Lubrificante:

28. Peso autorizzato per l'equipaggio:
29. Peso autorizzato per la dotazione di bordo, esclusa la T. S. F.:
30. Peso dell'impianto di T. S. F.:
31. Carico utile autorizzato a serbatoi pieni (viaggiatori, merci):
32. Peso totale massimo autorizzato (*a*):

Condizioni obbligatorie.

33. Peso massimo complessivo autorizzato (in tutte lettere):
34. Equipaggio minimo necessario:
35. Ispezioni e revisioni:
36. Disposizione del carico:
37. Ripartizione del carico:
38. ....
39. ....

Il Direttore Superiore del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche visto il rapporto dei periti Sigg. .... in data .... rilascia all'aeromobile sopra descritto il presente Certificato di Navigabilità giusta quanto è stabilito nella Convenzione Aeronautica Internazionale del 13 ottobre 1919 Allegato *B* e nel Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

Il presente certificato sarà valido soltanto finchè persisteranno immutate le condizioni di cui sopra, e fino alla data indicata nella successiva pagina 4.

A .... il .... 19...

Firma: ....

(*a*) ***Avviso importante.*** — Il peso totale massimo autorizzato corrisponde solo al caso che l'aeromobile voli in aria secca, ad una pressione di 760 millimetri di mercurio, ad una temperatura di 15 gradi centigradi. Questo peso non deve in alcun caso essere sorpassato.

SECONDA PARTE

Precauzioni da prendere per la sicurezza della navigazione.

A. — Specie ed installazione degli istrumenti e del materiale di bordo dei quali l'aeromobile dovrà essere provvisto per navigare, e che dovranno essere in perfette condizioni di funzionamento:

(*a*)

B. — Materiale indispensabile per impedire o spegnere gli incendi durante la navigazione:

C. — Materiale indispensabile da impiegare per prestare ai passeggeri i prim soccorsi in caso di accidente:

(*a*)

(*a*) Nomenclatura, descrizione del materiale.

(Allegato 3 - Pag. 3)

REVISIONI PERIODICHE

Data e luogo dell'esame	RISULTATO DELL'ESAME (1)	Il certificato è valido sino al	Firma dei periti

(1) Indicare specialmente la durata e il motivo delle sospensioni o del ritiro dei Certificati di navigabilità.

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 3 - Pag. 4)

REGISTRO AERONAUTICO NAZIONALE

Allegato 4 (art. 156)

Numero d'ordine	Numero e serie del certificato	Data del certificato	Marche		Tipo dell'aeromobile	Descrizione sommaria dell'aeromobile	Numero dato dal costruttore	Motor.			Variazioni o riparazioni importanti che apportano notevoli cambiamenti all'aeromobile	NOME, NAZIONALITÀ E DOMICILIO DEL PROPRIETARIO	Aeroporto di base dell'aeromobile	Trascrizione dei passaggi di proprietà	Trascrizione dei diritti reali costituiti sull'aeromobile					*Annotazioni*
			Nazionalità	Immatricolazione				Numero	Tipo	HP					Specie del diritto reale	A favore di chi è costituito	Fonte del diritto reale	Data di inizio del diritto reale	Data di estinzione del diritto reale	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

Allegato 5 (art. 158)

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

UFFICIO TRAFFICO AEREO

CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE

N. ....

(*Allegato 5 - Prima pagina della copertina — Dimensioni del certificato: cm.* 13×18)

CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE.

N. ....

Marche ....

Aeromobile { (1) ....
{ (2) ....

La cui abituale residenza è..
Appartenente a (3) ....
Di nazionalità ....
Domiciliato in (4)..
Immatricolato il (5) ....

(1) Specie (aeroplano, idrovolante, dirigibile, aerostato, ecc.). — (2) Da turismo, commerciale di Stato. — (3) Nome, cognome, paternità. — (4) Indirizzo del proprietario. — (5) Data di immatricolazione.

(Allegato 5 - Seconda pagina della copertina)

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE N. ....

Marche di nazionalità e di immatricolazione: ....

1) *Tipo e descrizione*: ....
....
2) *Nome ed indirizzo del costruttore*:..
....
3) *Numero di serie dato dal costruttore*: ....
4) *Nome del proprietario*: ....
5) *Domicilio del proprietario*: ....
....
6) *Nazionalità del proprietario*: ....
7) *Aeroporto di abituale residenza dell'aeromobile*: ....

Visia la dichiarazione che l'aeromobile sopra descritto non è immatricolato in altro Stato, si certifica che il detto aeromobile è stato debitamente inscritto sul registro di Roma il giorno .... *19*...., *a norma della Convenzione per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, Allegato* A, *e del Regolamento per la Navigazione aerea approvato col R. decreto* 11 *gennaio 1925, N.* 356 *che ad esso sono state assegnate le marche di nazionalità e di immatricolazione* ...., *e che esso possiede la nazionalità italiana.*

a Roma, il ....

....

(*Allegato 5 - Pag. 1*)

Eventuali modifiche alle caratteristiche dell'aeromobile.

(Allegato 5 - Pag. 2)

Eventuali cambiamenti di residenza dell'aeromobile.

(Allegato 5 - Pag. 3)

Passaggi di proprietà.
(Allegato 5 - Pag. 4)
(Allegato 5 - Pag. 5)

Avvertenze

1. — **Il presentë documento non deve avere cancellature** nè raschiature.

2. — **Il certificato di immatricolazione cessa** di avere validità nelle seguenti circostanze:

a) **distruzione dell'aeromobile;**

b) **definitivo trasferimento all'estero dell'aeromobile;**

c) **cessazione dei requisiti di cittadinanza richiesti** dal successivo n. 3.

Verificandosi **le dette condizioni, il proprietario** di un certificato di immatricolazione **è in obbligo di farne regolare notifica,** nel termine di otto giorni, al **Commissariato per l'aeronautica, il quale,** avuta la notifica, eseguisce la relativa **radiazione dal registro aeronautico,** ritirando il certificato scaduto di validità.

3. — Nessun **aeromobile può essere** immatricolato sul registro aeronautico **nazionale se non appartenga per intero ad un cittadino italiano, o ad una Società la quale risulti regolarmente costituita** in Italia, **purchè si provi che il capitale di essa appartenga permanentemente per due terzi almeno a cittadini italiani, e che il presidente, ed almeno due terzi degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato, se esiste, siano cittadini italiani.**

Nel caso di nazionalità diversa fra i comproprietari di un aeromobile, questo **può avere la nazionalità italiana se i comproprietari che posseggono** più della **metà del valore dell'aeromobile siano italiani.**

4. — **Nessun aeromobile può** ottenere l'immatricolazione sul registro aeronautico **nazionale, se esso sia già immatricolato presso uno Stato estero.**

Nei casi di immatricolazione, contemporanea in Italia ed all'estero, l'immatricolazione effettuata in Italia è considerata nulla ed inefficace. Nei casi di immatricolazione all'estero di un aeromobile già immatricolato **in Italia, si procede** alla radiazione di tale aeromobile dal registro aeronautico nazionale. L'aeromobile stesso perde la nazionalità italiana non appena avvenuta la radiazione

5. — E' vietato di contrassegnare aeromobili privati con i colori nazionali, i quali sono destinati unicamente a contraddistinguere gli aeromobili di Stato.

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 5 - Ultima pagina della copertina)

Allegato **6** (art. 165).

.... **di prot.**

Al Commissariato per l'Aeronautica
Ufficio Traffico Aereo
ROMA

AEROPORTO ***di*** ....

MOVIMENTO DEL NAVIGLIO AEREO

nel mese di ....

Specchio **A.**

	Aero-plani	Idro-volanti	Dirigibili	Aerostati
Aeromobili ***presenti*** nell'aeroporto al principio del mese. . . . N.				
Aeromobili ***arrivati*** nell'aeroporto nel mese . . . . »				
TOTALE. . . N.				
Aeromobili ***partiti*** dall'aeroporto nel mese . . . . N.				
Aeromobili ***presenti*** nell'aeroporto alla fine del mese . . . »				

AVVERTENZE.

Il presente modello deve essere compilato il mattino del primo giorno di ciascun mese.
Deve essere spedito *raccomandato*, la sera stessa del giorno di compilazione al Commissariato per l'aeronautica - Ufficio Traffico Aereo - Roma.
Negli specchi *B* e *C* gli aeromobili militari saranno raggruppati tutti insieme e separati dagli altri con una linea di demarcazione. Gli aeromobili stranieri saranno trascritti con inchiostro rosso.
Nello specchio *D* debbono registrarsi soltanto i voli che hanno origine e fine sul campo.

(Allegato 6 - Pag. 1)

ARRIVI

Specchio **B.**

Giorno	AEROMOBILE			CATEGORIA (1)	PROPRIETARIO	DATI RELATIVI AL VIAGGIO					CARICO										NOTE
						Provenienza	Ultimo scalo			Quota	Passeggieri		Merci		Espressi		Posta ordinar.		Pacchi		
	Marche	Tipo	HP.				Arriva da	Distanza percorsa Km.	Tempo impiegato		Arrivo	Transito	Arrivo	Transito	Arrivo	Transito	Arrivo	Transito	Arrivo	Transito	

(1) Da turismo, commerciale, militare, di Stato — (2) In arrivo — (3) In transito — (4) In partenza.

(*Allegato 6 - Pag. 2*)

PARTENZE

Specchio **C.**

Giorno	AEROMOBILE			CATEGORIA	PROPRIETARIO	PROVENIENZA	DESTINAZIONE	CARICO										NOTE
								Passeggieri		Merci		Espressi		Posta ordinaria		Pacchi		
	Marche	Tipo	HP.					Partenza	Transito	Partenza	Transito	Partenza	Transito	Partenza	Transito	Partenza	Transito	

(*Allegato 6 - Pag. 3*)

MOVIMENTO INTERNO

Riepilogo voli eseguiti sul campo

Specchio **D.**

GENERE DEI VOLI	Numero dei voli	Durata		Passeggieri trasportati	NOTE
		Ore	Minuti		
Turistici e sportivi . .					
Allenamento					
Scuola					
Prove					
Collaudo					
Fotografici					
Cinematografici. . .					
Réclame					
. . . .					
. . . .					
Totali. . .					
Quindicina precedente					
Totali generali. .					

Brevi cenni sugli incidenti verificatisi nella zona di giurisdizione dell'aeroporto

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

NB. — Nello specchio *D* debbono registrarsi soltanto i voli che hanno origine e fine sul campo.

(*Allegato 6 - Pag. 4*)

RIEPILOGO DELLE RISCOSSIONI

Specchio **E.**

Tasse di approdo		Tasse di partenza		Tasse di sosta		Canoni di fitto		Contravvenzioni e multe		Vendita benzina		Vendita lubrificanti		Vendita parti di ricambio		Importo riparazioni		Riscossioni vario		Totale	
Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.
Riepilogo mesi precedenti.																					
Totale generale.																					

.... *addì,* ....

Il Comandante l' Aeroporto

....

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI

(*Allegato 6 - Pag. 5*)

Allegato 7 (art. 167)

GIORNALE DI ROTTA

(Allegato 7 - Prima pagina della copertina — Dimensioni del Giornale: cm. 20 × 25)

Avvertenze

1. — Il presente « Giornale di rotta » sarà rilasciato dall'Amministrazione Aeronautica Governativa, che ne riempirà la prima pagina.

2. — Esso deve sempre rimanere a bordo dell'aeromobile al quale si riferisce

3 — Sarà tenuto dal pilota, o da una persona capace, debitamente autorizzata

4. — Nessuna iscrizione deve essere cancellata o raschiata nessuna pagina deve essere strappata.

5. — Tutte le iscrizioni saranno fatte con inchiostro. Nondimeno, esse possono essere copiate da un taccuino di minute scritto a matita, il quale potrà essere richiesto in caso di ispezione o di richiesta

6. — Deve essere considerato come viaggio il tragitto da percorrere fra il punto di partenza e il primo punto previsto per l'atterraggio.

Saranno notati nella colonna « Incidenti »:

a) le fermate intermedie per causa di guasti, cattivo tempo, ecc.;

b) le ore di arrivo e di partenza;

c) qualsiasi modifica apportata al numero dei passeggeri, al carico, ecc

Una pagina non si considera completa, se non quando la destinazione è raggiunta, o quando il viaggio è abbandonato.

Ogni particolare concernente il viaggio, l'andamento dell'aeromobile e del motore, dev'essere menzionato nella colonna: « Osservazioni del pilota sul viaggio ».

7. — Le informazioni contenute nel presente « Giornale » devono essere trascritte sul libretto dell'aeromobile e su quello del motore non oltre le ventiquattr'ore dal ritorno dell'aeromobile all'aeroporto di abituale residenza.

8 — Il presente « Giornale » deve essere presentato ad ogni richiesta degli ufficiali, funzionari ed agenti dell'Amministrazione Aeronautica, o degli altri rappresentanti della Pubblica Autorità.

(Allegato 7 - Seconda pagina della copertina)

AEROPLANO - IDROVOLANTE

Nazionalità .... *Marche di immatricolazione* ....

Certificati { *di navigabilità n.* .... *in data* ....
{ *di immatricolazione n.* .... *in data* ....

Specie dell'aeromobile (1) ....

Aeroporto di abituale residenza ....

Descrizione dell'aeromobile:

Costruttore .... *Tipo dell'aeromobile* ....

Numero di serie .... *Anno di fabbricazione* ....

Larghezza .... *Lunghezza* .... *Altezza* .... *Superficie portante* ....

Peso a vuoto .... *in carico* .... *Tonnellaggio utile* (2) ....

Carico per mq. .... *per HP* .... *Coefficiente di sicurezza* ....

Numero dei posti per l'equipaggio .... *per i passeggeri* ....

Combustibile { *Capacità dei serbatoi di carburante* .... *di lubrificante* ....
{ *Ore di volo a piena potenza, a terra* ....

Marche e tipo dei motori .... *Regime normale* ....

Potenza complessiva dei motori .... *Numero e tipo delle eliche* ....

Fabbricate da .... *diametro* .... *passo* ....

Dispositivi di atterraggio o di ammaraggio ....

Tipo dell'apparecchio di T. S. F. ....

Proprietario { .... *Indirizzo* { .... *Nazionalità* { ....
{ .... { .... { ....

Rilasciato a .... addì .... 192..

IL ....

(1) Da turismo, commerciale, di Stato.
(2) Detratto il peso del combustibile, dell'equipaggio e degli strumenti di bordo

(Allegato 7 - Pag. 1)

I. — Segnali e comunicazioni di T. S. F.

ORE (meridiano-Greenwich) (1)	Chiamata a (2)	Chiamata di (3)	Testo del messaggio (4)	ORE di origine (5)	T. S. F. segnali (6)	*OSSERVAZIONI* (7)

II. — Navigazione.

ORE (1)	Rotta geografica (2)	Rotta bussola (3)	Forza e direzione del vento (4)	Deriva (5)	Velocità dell'aeromobile in aria (6)	Velocità dell'aeromobile rispetto al suolo (7)	Altitudine (8)	Condizioni atmosferiche (9)	*OSSERVAZIONI* (10)

(11) Firma del pilota o dell'ufficiale di rotta ....

(*Allegato 7 - Pagg. 2, 4, 6, 8, 10... fino a 100*)

(1) Data .... (2) Viaggio da .... (3) a ....

EQUIPAGGIO.

NOME E QUALITÀ (4)	DOMICILIO (5)	NAZIONALITÀ (6)

VISTI.

DELL'AMMINISTRAZIONE (7)	DELLA DOGANA (8)

PUNTO di partenza (9)	Numero dei passeggeri (10)	CARICO Natura (11)	CARICO Peso (12)	DURATA prova motori (13)	REGIME MASSIMO dei motori al suolo (14)	REGIME MASSIMO dei motori in aria (15)	ORE di partenza (16)	ORE di arrivo (17)	PUNTO di atterraggio (18)	DURATA del volo (19)

QUANTITÀ di combustibile portata per il viaggio: Carburante (20)	QUANTITÀ di combustibile portata per il viaggio: Lubrificante (21)	INCIDENTI (guasti, rotture, danni ai terzi, ecc.) (22)	OSSERVAZIONI DEL PILOTA SUL VIAGGIO (23)

(24) Stato dell'aeromobile alla partenza .... (25) Firma del pilota ....

(*Alla fine del « Giornale » una taschetta attaccata alla copertina conterrà il certificato di navigabilità*).

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(*Allegato 7 - Pagg. 3, 5, 7, 9, 11.. fino a 101*)

Allegato 8 (art. 167)

LIBRETTO DELL'AEROMOBILE

(Allegato 8 - Prima pagina della copertina — Dimensioni del libretto: cm. 20×25)

Avvertenze

1. — Tutte le iscrizioni devono essere fatte con inchiostro.
2. — Nessuna iscrizione deve essere cancellata o raschiata, nessuna pagina strappata.
3. — Ciascuno dei voli sarà iscritto su una sola linea nelle colonne « Servizio dell'aeromobile ».

Un volo di istruzione per il quale occorrano parecchi atterraggi, sarà considerato come un sol volo, ed iscritto su di una sola linea. Il numero degli atterraggi sarà menzionato nella colonna « Osservazioni ».

4. — Il presente libretto deve contenere:

Dati riguardanti la regolazione dell'aeromobile:

a) il numero delle ore di funzionamento, il tempo intercorso fra due revisioni, la natura e la portata di dette revisioni;

b) l'elenco di quegli elementi, la cui sostituzione o riparazione deve dar luogo ad un nuovo controllo e a nuove prove;

c) l'indicazione di tutte quelle riparazioni le quali, potendo determinare modifiche atte a cambiare l'equilibrio in volo dell'aeromobile, o a modificarne la condotta e le caratteristiche, devono dar luogo ad un nuovo controllo ed a nuove prove.

5. — I dati relativi a ciascun viaggio saranno rilevati dal « Giornale di rotta », e riportati sul presente libretto non oltre le ventiquattr'ore dal ritorno dell'aeromobile nell'aeroporto di abituale residenza.

6 — Il presente libretto deve essere presentato ad ogni richiesta degli ufficiali, funzionari od agenti dell'Amministrazione Aeronautica, e degli altri rappresentanti della Pubblica Autorità.

(Allegato 8 - Seconda pagina della copertina)

AEROPLANO-IDROVOLANTE

1. Nazionalità .... *2. Marche di immatricolazione* ....
3. Certificato di navigabilità n. .... *in data del* ....
4. Certificato di immatricolazione n. .... *in data del* ....
5. Specie dell'aeromobile (1) .... *6. Aeroporto di abituale residenza* ....

7. Proprietario { ....
....
.... *8. Indirizzo* { ....
....
.... *9. Nazionalità* { ....
....
....

Descrizione dell'aeromobile.

10. Costruttore .... *11. Tipo dell'aeromobile* .... *12. N. di serie* ....
13. Larghezza .... *14. Lunghezza* .... *15. Altezza* .... *16. Superficie portante* ....
17. Peso approssimativo a vuoto .... *18. in carico* .... *19. Tonnellaggio utile* (2) ....
20. Peso totale massimo autorizzato ....
21. Equipaggio obbligatorio .... *22. numero dei posti per passeggeri* ....
23. Combustibile { *24. Capacità dei serbatoi di carburante* .... *25. di lubrificante* ....
26. Ore di volo a piena potenza a terra (X grammi per HP-ora) ....
27. Marche e tipi dei motori .... *28. Regime normale* .... *29. Potenza complessiva* ....
30. Eliche .... *31. Dispositivi di atterraggio o di ammaraggio* ....
32. Licenza per apparecchi di T. S. F. accordata il .... *33. col n.* ....
34. Tipo dell'apparecchio di T. S. F. ....

a ...., *addì* .... *192*...

35. Il ....

(1) Turismo, commerciale, di Stato.
(2) Detratto il peso del combustibile, dell'equipaggio e degli strumenti di bordo.

(Allegato 8 - Pag. 1)

PROVE DI COLLAUDO

SPECIE DELLE PROVE		Risultati del collaudo iniziale	Osservazioni e visti	Risultat del collaudo dopo la 1ª modifica	Osservazioni e visti	Risultati del collaudo dopo la 2ª modifica	Osservazioni e visti
Peso dell'apparecchio in carico al collaudo							
Velocità orizzontali	a 2.000 m.						
	a 3.000 m.						
	a 4.000 m.						
	a 5.000 m.						
	a 6.000 m.						
	a 7.000 m.						
Tempi di salita	a 2.000 m.						
	a 3.000 m.						
	a 4.000 m.						
	a 5.000 m.						
	a 6.000 m.						
	a 7.000 m.						
Regime massimo dei motori							
« Plafond » pratico							
« Plafond » militare							
Carico per mq.							
Carico per HP							
Condizioni atmosferiche							
Durata del volo							
Data delle prove							
N. dei nuovi certificati di navigabità.							
N. dei nuovi certificati di immatricolazione							
Data del rilascio							

(*Allegato 8 - Pag. 2*)

Modifiche apportate all'aeromobile.

DATA	INDICAZIONE DELLE MODIFICHE	VISTI

(*Allegato 8 - Pag. 3*)

Strumenti di bordo e di navigazione

L'aeromobile dovrà obbligatoriamente essere provvisto dei seguenti strumenti di bordo e di navigazione:

....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

(*Allegato 8 - Pag. 4*)

MOTORI.

MARCHE	TIPO e NUMERO	DATE		Numero ore di funzionamento
		di montaggio sull'aeromobile	di smontaggio dell'aeromobile	

ELICHE.

MARCHE	TIPO e NUMERO	DATE		Numero ore di funzionamento
		di montaggio sull'aeromobile	di smontaggio dell'aeromobile	

(*Allegato 8 - Pag. 5*)

Servizio dell'aeromobile.

DATA	PILOTA	Numero uomini equipaggio	ORA DI		DURATA del volo	Km. percorsi	Numero passeggeri	PESO		COMBUSTIBILE trasportato	
										QUANTITÀ	
			partenza	arrivo				merce	passeggeri	carburante	lubrificante
			Riporto . . .								
			A riportarsi . . .								

(*Allegato 8 - Pagg. 6, 8... fino a 22*)

OSSERVAZIONI	RIPARAZIONI			DURATA TOTALE DEI VOLI	
	Incominciata il		Finita il	Dopo l'ultima revisione	Dopo la costruzione

Visto e data della revisione:

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(*Allegato 8 - Pagg. 7, 9... fino a 23*)

Allegato 9 (art. 167)

LIBRETTO DEL MOTORE

(*Allegato 9 - Prima pagina della copertina — Dimensioni del libretto: cm 20×25*)

Avvertenze

1. — Tutte le iscrizioni devono essere fatte con inchiostro.

2. — Nessuna iscrizione deve essere cancellata o raschiata, nessuna pagina deve essere strappata.

3. — I tempi di funzionamento del motore, corrispondenti al volo da esso effettuato (comprese le prove a terra) saranno iscritti sopra una sola linea. Il numero degli atterraggi sarà menzionato nella colonna « Osservazioni ».

4. — Il presente libretto deve contenere:
a) dati sulla messa a punto del motore;
b) numero di ore di funzionamento e tempo intercorso dall'ultimo montaggio al precedente; natura e portata della verifica o riparazione.

5. — I dati relativi a ciascun viaggio saranno rilevati dal « Giornale di rotta », e riportati sul presente libretto non oltre le ventiquattr'ore dal ritorno dell'aeromobile nell'aeroporto di abituale residenza.

6. — Il presente libretto deve essere presentato ad ogni richiesta dagli ufficiali, funzionari ed agenti dell'Amministrazione Aeronautica, o degli altri rappresentanti della Pubblica Autorità.

(*Allegato 9 - Seconda pagina della copertina*)

MOTORE

Marca .... *Tipo* .... *N. di serie* ....
Potenza normale ....

Costruttore:

Nome .... *Indirizzo* ....

Descrizione del motore:

Anno di fabbrica ....
Peso .. { *a vuoto* ....
{ *in ordine di marcia* ....
Regime { *normale* ....
{ *massimo* ....
Cilindri { *Numero* ....
{ *Alesaggio* ....
{ *Corsa* ....
Potenza { *Normale* ....
{ *Massima* ....
Raffreddamento .... *Senso di rotazione* ....
Demoltiplicazione ....

Proprietario { *Nome* ....
{ *Indirizzo* ....
{ *Nazionalità* ....

Rilasciato a ...., il .... 192...

IL ....

(*Allegato 9 - Pag. 1*)

Aeromobili sui quali il motore è stato installato.

MARCA di IMMATRICOLAZIONE	TIPO E NUMERO	DATA		NUMERO ore di volo
		di montaggio sull'aeromobile	di smontaggio dall'aeromobile	

(*Allegato 9 - Pag. 2*)

Motore su aeromobile { *Marca di immatricolazione* ....
Tipo e numero ....

DATA	Regimo		Ora	Tempo di funzionamento a terra	Tempo in volo		Tempo totale		OSSERVAZIONI
	a terra	in volo			Ore	Minuti	Ore	Minuti	

(*Allegato 9 Pagg. 3, 5... fino a 13*)

DIFETTI RISCONTRATI	PARTICOLARI SULLE RIPARAZIONI			TEMPO DI FUNZIONAMENTO	
	Cominciata il		Finita il	dalla data dell'ultima revisione generale	dalla data di fabbricazione

Nome di chi effettua le riparazioni .... Firma ....

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica
MUSSOLINI.

(*Allegato 9 - Pagg. 4, 6... fino a 14*)

Allegato **10** (art. 167)

LIBRETTO DELLE SEGNALAZIONI

(Allegato 10 - Prima pagina della copertina — Dimensioni del libretto: cm. 20×25)

Avvertenze

1. — Tutte le iscrizioni devono essere fatte con inchiostro.

2. — Nessuna inscrizione deve essere cancellata, o raschiata. Nessuna pagina deve essere strappata.

3. — I dati relativi alle segnalazioni trasmesse o ricevute durante ciascun viaggio saranno rilevati dal « Giornale di rotta » e riportati sul presente Libretto non oltre le ventiquattr'ore dal ritorno dell'aeromobile nell'aeroporto di abituale residenza.

4 — Il presente Libretto deve essere presentato ad ogni richiesta degli ufficiali, funzionari ed agenti della Amministrazione Aeronautica, o degli altri rappresentanti della Pubblica Autorità.

(Allegato 10 - Seconda pagina della copertina)

AEROMOBILE: ....

Nazionalità ....

MARCHE ....

Proprietario: ....

Nazionalità: ....

Domicilio: ....

(Allegato 10 - Pag. 1)

ORE (meridiano di Greenwich)	CHIAMATA		TESTO DEL MESSAGGIO	ORE di origine
	a	di		

(Allegato 10 Pagg 2, 4, 6 fino a 20)

MEZZO col quale fu trasmesso il messaggio	*OSSERVAZIONI*

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 10 - Pagg. 3, 5, 7, fino a 21)

Allegato **11** (art. 199).

VERBALE

Relativo all'esito delle prove sostenute dal Signor..................................
per conseguire il brevetto di........................

Nei giorni..
il Signor .... di ....
nato a .... il .... domiciliato
a .... via .... n. ....
ha sostenuto presso questo Aeroporto le prove prescritte per conseguire il brevetto di .... con l'esito seguente:

1. — PROVE TEORICHE.

....
....
....
....

2. — PROVE PRATICHE.

....
....
....
....
....

I sottoscritti Commissari Signori ....
....
....
nominati con lettera n. .... in data ....
del Commissariato di Aeronautica - dichiarano che il Signor ....
.... la cui identità personale fu dalla Commissione accertata, avendo superato con buon esito le prove precedentemente specificate. è ritenuto idoneo al conseguimento del brevetto di..

Rimettono pertanto il presente verbale unitamente a tutti i documenti prescritti e che furono riconosciuti regolari.

A .... li ....

I COMMISSARI

1. .... 2. ....
3. ....

Rilasciata la tessera n. .... *in data* ....

IL ....

....

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

Allegato **12** (art. 199).

RELAZIONE

relativa all'esito delle prove sostenute dal Signor ....
per conseguire il brevetto di *Pilota di velivolo* di 2° grado, con licenza di 2ª classe (*brevetto internazionale di Pilota di velivolo per Turismo aereo*).

Nei giorni ....
la sottoscritta Commissione composta dai Signori ....
....
....
ha sottoposto il Signor ....
di .... nato a ....
il .... domiciliato in ....
via .... N. ...... alle prove prescritte per il conseguimento del *brevetto di Pilota di velivolo di* 2° *grado, con licenza di* 2ª *classe* (brevetto internazionale di Pilota di velivolo per Turismo aereo).

Riconosciuta la validità dei documenti presentati dal predetto Signor ....
.... la cui identità fu accertata, la Commissione attesta che sono state eseguite, in piena osservanza delle norme vigenti, le prove tutte, e cioè:

1. — PROVE TEORICHE.

....
....

2. — PROVE PRATICHE.

a) *Prove di altezza e di volo librato* ....
....
b) *Prova di abilità* ....
....

Poichè il predetto Signor ....
ha superato con buon esito le prove sopra specificate, la Commissione lo ritiene idoneo al conseguimento del *brevetto di Pilota di velivolo di* 2° *grado con licenza di* 2ª *classe* (brevetto internazionale di Pilota di velivolo per Turismo aereo.

A ...., li .... 19...

LA COMMISSIONE

1° *Membro* .... 2° *Membro* ....

IL COMANDANTE L'AEROPORTO

(bollo) ....

Rilasciata la tessera n. .... in data ....

IL ....
....

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

Allegato **13** (articoli 207 e 213).

BREVETTI E LICENZE DI PILOTA DI VELIVOLO

Quadro schematico.

Brevetto di grado	Attesta la capacità di pilotare gli apparecchi specificati nelle abilitazioni con le seguenti modalità:	Può essere corredato da licenza di classe	La quale consente di compiere voli:	Corrisponde al Brevetto internazionale di:
1°	con divieto di atterrare fuori dall'aeroporto di partenza con divieto di trasportare passeggeri	1ª	con divieto di uscire dal territorio nazionale	N. N.
2°	a solo scopo turistico (con esclusione di compensi di qualsiasi natura): con facoltà di atterrare fuori dell'aeroporto di partenza con facoltà di trasportare passeggeri	1ª 2ª	con divieto di uscire dal territorio nazionale con facoltà di uscire dal territorio nazionale	N. N. Pilota da turismo aereo
3°	per fini di lucro: con facoltà di atterrare fuori dall'aeroporto di partenza con facoltà di trasportare passeggeri	1ª 2ª	con divieto di uscire dal territorio nazionale con facoltà di uscire dal territorio nazionale	N. N. Pilota per trasporti pubblici (persone e merci)

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

Allegato **14** (art. 219).

.... (1)

Specchio **A.**

Il presente certificato è rilasciato al Signor ....
.... titolare del Brevetto di Pilota di velivolo di 2° grado N° .... .
di data ...., il quale parte da .... con apparecchio (2) .... marca (3) .... per recarsi in volo a ....
seguendo la rotta ....
....

.... li .... 19 ....

Visto partire alle ore ....
del .... 19 ....

IL COMANDANTE DELL'AEROPORTO
....

.... (4)

Specchio **B.**

LOCALITÀ		ORA		Tempo impiegato — Ore	Chilometri percorsi	*ANNOTAZIONI*
di partenza	di arrivo	di partenza	di arrivo			
						Visto arrivare alle ore .... del .... 19...

Eventuali incidenti durante il viaggio
....

......, li .... 19...   IL COMANDANTE DELL'AEROPORTO
....

Lo specchio **A** è compilato dall'Aeroporto di partenza.
Lo specchio **B** è compilato dall'Aeroporto di arrivo.
(1) Timbro lineare dell'Aeroporto di partenza.
(2) Tipo dell'apparecchio (**SVA, CAPRONI, BR.**, ecc.).
(3) Marca di nazionalità ed immatricolazione
(4) Timbro lineare dell'Aeroporto di arrivo

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI

Allegato **15** (art. 220).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO DI ... GRADO E LICENZA DI ... CLASSE

DI

PILOTA DI VELIVOLO

***rilasciati a norma** della Convenzione Internazionale per il regolamento **della Navigazione** aerea del 13 ottobre 1919, e del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 gennaio 1925 n. 356.*

(*Allegato 15 - Prima pagina della copertina*)

(**Colore di questa copertina:** GIALLO, **dimensioni della tessera:** 0,10 × 0,15)

(Allegato 15 - Pag. 1)

(Allegato 15 - Seconda pagina della copertina)

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il Brevetto di Pilota di velivolo (... grado) avente il n. ....
in data ....
è stato rilasciato al Signor ....
....
per i seguenti tipi di velivolo: ....
.... (1)

a .... *il* .... 192..

(timbro)

IL
(firma)

---

(1) Vedi a pagina 12 le annotazioni relative alle variazioni di grado del brevetto.

(Allegato 15 - Pag. 2)

3

(Allegato 15 - Pag. 3).

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Pilota di velivolo (.... classe) avente il n. ....
in data ....
è stata rilasciata al Signor ....
....
il quale, con la presente Licenza, è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di velivolo: ....
....
....
....
La presente Licenza è valida ....
.... (1)

a .... *il* .... 192..

(timbro)

Il

(firma)

(1) Vedi alle pagine 8 e 9 le annotazioni relative alla variazione di classe della licenza.

(*Allegato 15 - Pag. 4*)

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(*Allegato 15 - Pag. 5*)

12

VARIAZIONI DI GRADO DEL BREVETTO.

In data ....

passato al .... *grado, a causa di* ....

....

a ...., *il* .... 192..

IL ....

In data ....

passato al .... *grado, a causa di* ....

....

a ...., *il* .... 192..

IL ....

In data ....

passato al .... *grado, a causa di* ....

....

a ...., *il* .... 192..

IL ....

(*Allegato 15 - Pag. 12*)

In data ....

passato al .... *grado, a causa di* ....

....

a ...., *il* .... 192..

IL ....

In data ....

passato al .... *grado, a causa di* ....

....

a ...., *il* .... 192..

IL ....

In data ....

passato al .... *grado, a causa di* ....

....

a ...., *il* .... 192..

IL ....

(*Allegato 15 - Terza pagina della copertina*)

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(*Allegato 15 - Quarta pagina della copertina*)

Allegato 16 (art. 220).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO DI 2° GRADO E LICENZA DI 2ª CLASSE

DI

PILOTA DI VELIVOLO

(Brevèt d'aptitude et licence d'avion de tourisme)

rilasciati a norma della Convenzione Internazionale per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, e del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 gennaio 1925, N. 356.

(*Allegato 16 - Prima pagina della copertina*)

(Colore di questa copertina: AZZURRO SCURO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(*Allegato 16 - Pag. 1*)

(*Allegato 16 Seconda pagina della copertina*)

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il Brevetto di Pilota di velivolo di 2º grado (brevet d'aptitude de pilote d'avions de tourisme), *avente il n.* .... *in data* ....
è stato rilasciato al Signor ....
....
per i seguenti tipi di velivolo: ....
....
....
....
....

a .... *il* .... 192..

(timbro)

IL

(firma)

(*Allegato 16 - Pag. 2*)

3

(*Allegato 16 - Pag. 3*)

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Pilota di velivolo di 2ª classe (licence de pilote d'avions de tourisme), *avente il n.* .... *in data* ....
è stata rilasciata al Signor ....
....
il quale, con la presente Licenza, è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di velivolo: ....
....
....
....
La presente Licenza è valida ....
....

a .... *li* .... 192..

(timbro)

Il

(firma)

(Allegato 16 - Pag. 4)

5

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 16 - Pag. 5)

(Allegato 16 - Terza pagina della copertina)

8

(Allegato 16 - Pag. 8)

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 16 — Quarta pagina della copertina)

Allegato 17 (art. 220).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO DI 3° GRADO E LICENZA DI 2ª CLASSE

DI

PILOTA DI VELIVOLO

Brevet d'aptitude et licence de pilote d'avion de transport public
(Passagers, postes ou marchandises)

rilasciati a norma della Convenzione Internazionale per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, e del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 *gennaio* 1925, *n.* 356.

(Allegato 17 — Prima pagina della copertina)

(Colore di questa copertina: VERDE SCURO; dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15)

(Allegato 17 - Pag. 1)

(Allegato 17 - Seconda pagina della copertina)

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il Brevetto di Pilota di velivolo di 3° grado (brevet d'aptitude de pilote d'avions de transport public pour passagers, postes ou marchandises), *avente il n.* .... *in data* ....
è stato rilasciato al Signor ....
per i seguenti tipi di velivolo: ....
....
....
....
....

a .... *il* .... 192..

(timbro)

Il

(firma)

(*Allegato 17 - Pag. 2*)

3

(*Allegato 17 - Pag. 3*)

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Pilota di velivolo di 2ª classe (licence de pilote d'avions de transport public pour passagers, poste ou marchandises), *avente il n.*......
in data ....
è stata rilasciata al Signor ....
....
il quale con la presente Licenza è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di velivolo: ....
....
....
....
La presente Licenza è valida ....
....

a .... *il* .... 192..

(timbro)

Il
(firma)

(*Allegato 17 - Pag. 4*)

5

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(***Allegato 17 - Pag. 5***)

6 *LICENCE 3*

7 *LICENCE 4*

RINNOVO DELLA LICENZA.

VISITA MEDICA	
Data	Esito

LICENZA VALEVOLE		FIRMA O TIMBRO DELL'AUTORITÀ COMPETENTE
dal	al	

(*Allegato 17 - Pag. 6*)

(*Allegato 17 - Pag. 7*)

(Allegato 17 - Terza pagina della copertina)

(Allegato 17 - Pag. 12)

12

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(*Allegato 17 - Quarta pagina della copertina*)

Allegato **18** (art. 222).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA

DI

PILOTA DI AEROSTATO

rilasciati a norma della Convenzione Internazionale per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

(*Allegato 18 - Prima pagina della copertina*)

(Colore di questa copertina: VIOLETTO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(Allegato 18 - Pag. 1)

(Allegato 18 - Seconda pagina della copertina)

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il brevetto di Pilota di aerostato, avente il n. .... *in data*..
è stato rilasciato al Signor ....
....

a............ *il*........................ 192..

(timbro)

Il

(firma)

(*Allegato 18 - Pag. 2*)

3

(*Allegato 18 - Pag. 3*)

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Pilota di aerostato avente il n. ....
in data ....
è stata rilasciata al Signor ....
.... *il quale,*
con la presente Licenza, è autorizzato a pilotare ***qualsiasi tipo di aerostato.***
La presente Licenza è valida ....
....

a............. *il*..................... 192..

(timbro)

Il

(firma)

(Allegato 18 - Pag. 4)

5

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 18 - Pag. 5)

(Allegato 18 - Terza pagina della copertina)

(Allegato 18 - Pag. 8)

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(*Allegato 18 - Quarta pagina della copertina*)

Allegato **19** (art. 227).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA

DI

PILOTA DI DIRIGIBILE

(........ Classe)

rilasciati a norma della Convenzione Internazionale per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, e del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 *gennaio* 1925, *n.* 156.

(*Allegato 19 - Prima pagina della copertina*)

(**Colore di questa copertina: GRIGIO SCURO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15**).

(Allegato 19 - Pag. 1)

(Allegato 19 - Seconda pagina della copertina)

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il Brevetto di Pilota di dirigibile (..... *classe*) *avente il n*...........
in data...
è stato rilasciato al Signor..
....
per i seguenti tipi di dirigibile:...
....

a............ *il*.................... 192..

(timbro)

IL

(firma)

(*Allegato 19 - Pag. 2*)

3

(*Allegato 19 - Pag. 3*)

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Pilota di dirigibile (..... *classe*) *avente il n.* ....
in data..
è stata rilasciata al Signor..
....
il quale, con la presente Licenza, è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di dirigibile:...
La presente Licenza è valida.......................................
....

a............ *il*.................... 192..

(timbro)

IL

(firma)

(*Allegato 19 - Pag. 4*)

5

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

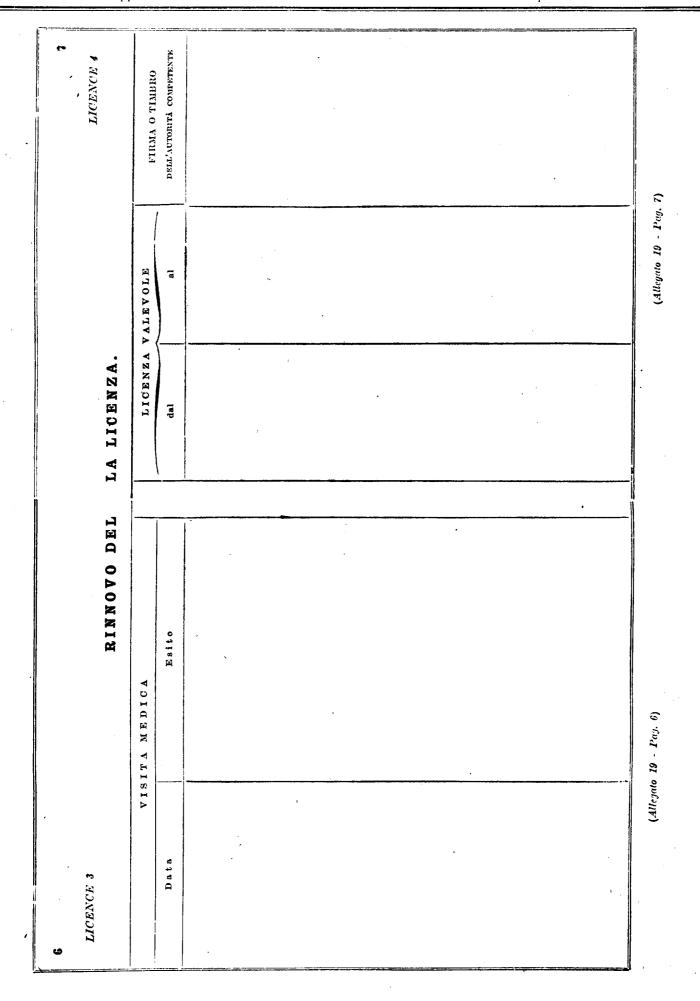
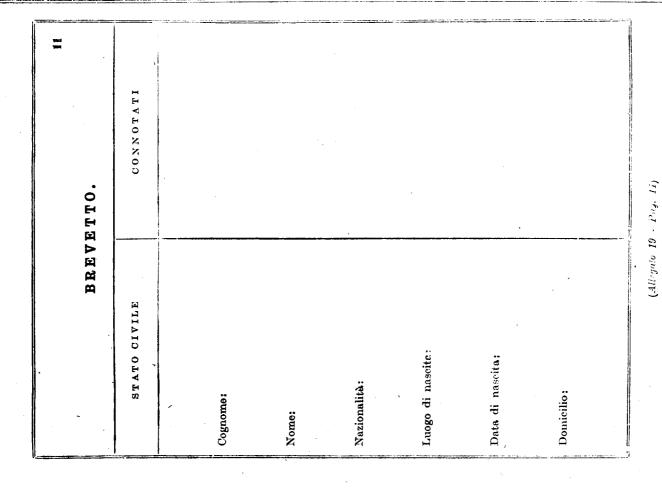
(*Allegato 19 - Pag. 5*)

(Allegato 19 - Terza pagina della copertina)

12

(Allegato 19 - Pag. 12)

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 19 - Quarta pagina della copertina

Allegato **20** (art. 231).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA

DI

UFFICIALE DI ROTTA

rilasciati a norma della Convenzione Internazionale per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, e del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

Allegato 20 - Prima pagina della copertina)
Colore di questa copertina: ROSSO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(Allegato 20 - Pag. 1)

(Allegato 20 - Seconda pagina della copertina)

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il Brevetto di Ufficiale di Rotta avente il n..........................
in data..
è stato rilasciato al Signor......................................
....

a............ *il*...................... 192..

(timbro)

Il

(firma)

(*Allegato 20 - Pag. 2*)

3

(*Allegato 20 - Pag. 3*)

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Ufficiale di Rotta avente il n. ....
in data del ....
è stata rilasciata al Signor ....
....
il quale, con la presente Licenza, è autorizzato ad esercitare le funzioni di Ufficiale di Rotta a bordo di qualsiasi aeromobile.
La presente Licenza è valida ....
....

a .... *il* .... 192..

(timbro)

IL
(firma)

(Allegato 20 - Pag. 4)

5

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 20 - Pag. 5)

6 LICENCE 3

7 LICENCE 4

RINNOVO DELLA LICENZA.

VISITA MEDICA		LICENZA VALEVOLE		FIRMA O TIMBRO DELL'AUTORITÀ COMPETENTE
Data	Esito	dal	al	

(Allegato 20 - Pag. 6)

(Allegato 20 - Pag. 7)

(Allegato 20 - Terza pagina della copertina)
(Allegato 20 - Pag. 12)
12

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 20 - Quarta pagina della copertina)

Allegato **21** (art. 234).

REGNO D'ITALIA

COMMISSARIATO PER L'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA

DI

MECCANICO D'AEROMOBILE

rilasciati a norma della Convenzione Internazionale per il regolamento della Navigazione aerea del 13 ottobre 1919, e del Regolamento per la navigazione aerea approvato col R. Decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

(Allegato 21 - Prima pagina della copertina)

(Colore di questa copertina: MARRON, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(Allegato 21 - Seconda pagina della copertina)

1

REGNO D'ITALIA

—

COMMISSARIATO PER L'AEROSAUTICA

—

La qualifica di meccanico di aeromobile *contenuta nel presente Brevetto e* ***nella relativa*** *Licenza,* ***rilasciati al*** *Signor* ....

....

deve intendersi limitata alle mansioni di (1) ....

.... ***addì*** .... **192..**

Il ....

(firma)

(timbro)

---

(1) ***Motorista*** **oppure** ***Radiotelegrafista.***

(Allegato 21 - Pag. 1)

(*Allegato 21 - Pag. 3*)

(*Allegato 21 - Pag. 2*)

4

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il Brevetto di Meccanico d'aeromobile avente il n. ....

in data..

è stato rilasciato al Signor ....

....

a............ *il*..................... 192..

(timbro)

IL

(firma)

(Allegato 21 - Pag. 4)

5

(Allegato 21 - Pag. 5)

6

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La Licenza di Meccanico d'aeromobile, avente il n. ....
in data...
è stata rilasciata al Signor...
....
il quale, con la presente Licenza, è autorizzato ad esercitare le funzioni di meccanico a bordo di qualsiasi aeromobile.

La presente Licenza è valida..
....

a............ *il*...................... 192..

(timbro)

Il

(firma)

(Allegato 21 - Pag. 6)

7

LICENCE 2

LICENZA.

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 21 - Pag. 7)

(Allegato 21 - Terza pagina della copertina)

(Allegato 21 - Pag. 16)

16

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 21 - Quarta pagina della copertina)

Allegato **22** (art. 235).

AERONAVIGAZIONE CIVILE ITALIANA

LIBRETTO DI VOLO

(Allegato 22 - Frontespizio — Formato del libretto: cm. 14×20)

Fotografia

(Allegato 22 - Seconda pagina del frontespizio)

LIBRETTO DI VOLO

Rilasciato al pilota di ....

....

(brevetto n. (1) .... *in data* ....

.................)

Signor (2) ....

di .... *nato il* ....

a .... *domiciliato in* ....

via .... *N.* ....

.... *li* .... *19*......

....

(1) Numero e data del brevetto.
(2) Casato, nome e paternità del pilota

(Allegato 22 - Pag. 3)

Avvertenze

1. — Tutti i piloti di velivolo, di dirigibile e di sferico, debbono essere muniti del presente *Libretto di volo*, il quale è rilasciato a cura del Commissariato per l'Aeronautica.

2. — Del *libretto di volo* sono emesse due copie per ciascun pilota, delle quali una è custodita dal comando dell'aeroporto nella cui giurisdizione il pilota risiede, l'altra dal titolare del libretto. Entrambe le copie, per quanto riguarda l'attività aerea del pilota, sono redatte per cura del comando dell'aeroporto, e da esso, di volta in volta, controfirmate.

3. — Le vidimazioni dei comandanti di aeroporto fanno fede del mantenuto allenamento ai fini della validità del brevetto.

4. — Non si possono fare cancellature, aggiunte o alterazioni di qualsiasi genere sul libretto dei voli o nelle tessere di brevetto, sotto sanzione di nullità e salva sempre l'applicazione delle sanzioni penali qualora il fatto costituisca reato.

5. — Le tessere di brevetto o di licenza o i libretti di volo indebitamente usati da altri che non sia l'avente diritto, sono ritirati e, secondo i casi, annullati, senza pregiudizio delle eventuali sanzioni disciplinari a carico del detentore e inoltre delle sanzioni penali nel caso che il fatto costituisca reato.

6. — La tessera di brevetto e di licenza e il libretto di volo debbono essere presentati ad ogni richiesta dalle competenti autorità, come ai gabinetti psicofisiologici e agli ospedali militari, in occasione delle visite sanitarie.

7. — In caso di cambiamento di residenza del pilota, il comando dell'aeroporto, depositario della seconda copia del libretto, la spedisce, raccomandata, al comando dell'aeroporto nella cui giurisdizione il pilota si è trasferito.

(Allegato 22 - Pag. 4)

8. — Il pilota ha l'obbligo di denunziare il cambio di residenza, sia al comando dell'aeroporto, nella cui giurisdizione si trovava in precedenza, sia a quello nella cui giurisdzione è passato. Tale notifica deve essere fatta di persona, o con lettera raccomandata.

(Allegato 22 - Pag. 5)

Libretto iniziato il ....

ed ultimato il ....

Il titolare ha svolta la seguente attività:

	Sul campo	Viaggi aerei
Ore di volo risultanti dal presente libretto	....	....
Ore di volo risultanti da libretti precedenti a datare dal	....	....
TOTALE . . .	....	....

bollo

IL COMANDANTE L'AEROPORTO

....

Il giorno .... ***ha subito con esito favorevole le prove di volo prescritte per il caso di mancato allenamento.***

.... li .... 192...

bollo

IL COMANDANTE L'AEROPORTO

....

(Allegato 22 - Pag. 6)

VOLI SUL CAMPO

(Allegato 22 - Pag. 7)

(Allegato 22 - Pag. 62)

INCIDENTI AVIATORI

NOTA. **— In questa parte del libretto di volo sono segnati** brevemente **tutti gli eventuali incidenti di volo degni di rilievo** e le conseguenze di essi sia **riguardo agli apparecchi** che **riguardo al pilota** ed **ai passeggeri.**

(Allegato 22 - Pag. 63)

RISULTATI DELLE VISITE SANITARIE PERIODICHE

DATA della visita	Malattie sofferte dopo l'ultima visita		Risultato degli esami agli organi dell'apparato (1)							CENNO delle imperfezioni che dànno origine a giudizio sfavorevole	GIUDIZIO complessivo (2)	FIRMA E BOLLO del medico
	Epoca	Specie	Vestibolare	Circolatorio	Respiratorio	Nervoso	Gastroenterico	della vista	dell'udito			

(1) L'esito sarà trascritto, per ogni visita, con la parola « si » se *favorevole* o « no » se *sfavorevole*, — (2) *Idoneo* oppure non *idoneo*.

(*Allegato 22 - Pagg. 134, 136*) (*Allegato 22 - Pagg. 135, 137*)

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica
MUSSOLINI.

(*Allegato 22 - Pag. 138*)

Allegato 23 (art. 240).

Elenco delle imperfezioni e infermità che sono causa di inabilità al pilotaggio e limiti tra idoneità e inabilità per i caratteri psicofisiologici (1).

CLASSE I.

1. Forme nervose e psicopatiche di tipo nettamente familiare nel gentilizio.
2. Forme psichiatriche di qualunque specie, anche guarite.
3. Nevrastenia recidivante, forme convulsive.
4. Alcoolismo.
5. Pregresse fratture del cranio.
6. Deficienza del campo morale.

CLASSE II.

Imperfezioni e infermità costituzionali che possono avere sede nei vari tessuti e sistemi anatomici.

7. Deperimento organico.
8. Obesità, quando il perimetro addominale superi quello toracico.
9. Oligoemia.
10. Infantilismo.
11. Ipogenitalismo.
12. Ipertiroidismo, ipotiroidismo ed altre deficienze endocrine.
13. Manifestazioni sifilitiche in atto.
14. Eczemi e malattie infiammatorie e pruriginose della pelle, allo stato cronico e subacuto.
15. Poliadenopatie idiopatiche e secondarie.
16. Ipotonia muscolare notevole e ipotrofia muscolare.
17. Cicatrici aderenti, quando possono disturbare la funzione del pilotaggio, e cicatrici dolenti.

CLASSE III.

Imperfezioni e infermità dell'apparecchio respiratorio.

18. Deformità toracica forte.
19. Postumi di lesione pleuro-polmonare e di costotomia.
20. Malattie bronchiali, polmonari e pleuriche subacute e croniche.
21. Diminuita capacità respiratoria, con capacità vitale inferiore a 2750 cmc. e aria respiratoria inferiore a 500 cmc. (*a*).

CLASSE IV.

Imperfezioni e infermità dell'apparecchio cardio-vascolare.

22. Soffi anemici.
23. Ptosi e dilatazioni del cuore.
24. Aritmie anche transitorie, escluse quelle respiratorie.
25. Frequenza del polso superiore a 100 per minuto e persistente nel riposo durante la tranquillità (*b*).
26. Pressione arteriosa superiore a quella che corrisponde a 165 mm. col Riva-Rocci, o 160 mm. quando coesistono anche lievi disturbi funzionali, e pressione inferiori a quella corrispondente a 105 mm. col Riva Rocci (*c*).
27. Varici e varicocele.
28. Emorroidi, quando possono ostacolare la posizione seduta o sieno causa di frequenti emorragie.

CLASSE V.

Imperfezioni e infermità della parete addominale e degli organi addominali e urogenitali.

29. Ipotonia dei muscoli addominali e ptosi viscerale.
30. Tumore di milza e di fegato. Calcolosi epatica.
31. Ectasia gastrica rilevante e gastropatie croniche.
32. Ernie tutte, ad eccezione di quelle allo stato di punta.
33. Idrocele voluminoso, anche se non comunicante.
34. Rene mobile.
35. Calcolosi renale.
36. Albuminaria persistente, cilindruria (3).
37. Enuresi anche non in forma di stillicidio.
38. Orchite, cistite e prostatite croniche.

CLASSE VI.

Imperfezioni, infermità e anomalie del sistema nervoso.

39. Tutte le malattie nervose organiche e funzionali.
40. Coesistenza di numerosi sintomi anormali del sistema nervoso (alterazioni dei riflessi, dermografismo, ipoestesia, ecc.).

CLASSE VII.

Imperfezioni e infermità degli organi di moto.

41. Anchilosi o limitazione della funzionalità di una delle principali articolazioni.
42. Grave limitazione della funzionalità di una delle prime tre dita di una mano.
43. Diminuzione notevole della forza di un arto
44. Accorciamento di un arto di oltre 3 centimetri

CLASSE VIII.

Imperfezioni e infermità dell'occhio.

45. Tutte le malattie organiche dell'occhio e degli annessi, che compromettono l'integrità dell'organo o la funzione visiva.
46. Visus inferiore all'unità in ambo gli occhi, o inferiore a 0,8 in un occhio, senza correzioni di lenti.
47. Senso luminoso inferiore al normale (4).
48. Limitazione concentrica o parziale del campo visivo, e limitazione del campo di sguardo.
49. Capacità di accomodazione, che non permetta di leggere a 12 centimetri il secondo carattere delle tabelle Wecher Masselon.
50. Tutti i gradi di anomalia nella percezione dei colori.
51. Deficienza della funzione stereoscopica (*d*).

CLASSE IX.

Imperfezioni e infermità dell'orecchio, naso e gola.

52. Tutte le malattie organiche dell'orecchio, che compromettono l'integrità dell'organo e la funzione auditiva.
53. Retrazioni timpaniche con stenosi tubarica. Perforazione timpanica permanente.
54. Acuità uditiva inferiore a percezione a 5 metri per voce afona, fonemi bassi; 9 metri per voce afona, fonemi alti e medi; 1 metro per l'orologio campione (*g*).
55. Malattie organiche e notevoli alterazioni anatomiche del naso.
56. Diminuzione notevole della pervietà nasale (*h*).
57. Tipo adenoideo di alto grado.
58. Alterazioni notevoli e malattie organiche della faringe.
59. Ipertrofia tonsillare, con infezione cronica della cripte, o facilmente recidivante
60. Alterazioni anatomiche e malattie organiche del laringe.
61. Sospetto di tubercolosi laringea.
62. Postumi di tracheotomia.

CLASSE X.

Alterazioni funzionali dell'apparato vestibolare.

63. Nistagmo abituale spontaneo di alto grado in posizione di riposo.
64. Fenomeni di intolleranza alla rotazione (pallore, sudore, vertigini, ecc.) e all'eccitamento termico e galvanico del labirinto, abbassamento della soglia di eccitamento galvanico (*i*).
65. Marcati disturbi nella deambulazione, nella indicazione e nella stazione eretta ad occhi chiusi, dopo la rotazione (fenomeno di Romberg) (*l*).

CLASSE XI

Deficienze psichiche e fisiologiche (5).

66. Irregolarità del senso muscolare (*m*).
67. Emotività eccessiva (*n*).
68. Deficienze nel senso statico (Errori nell'apprezzamento della posizione del corpo, superiori a 3° nella posizione a 0°, di 5° nella inclinazione a 20°; e nell'apprezzamento della verticalità superiore a 5°) (*o*).
69. Lunghezza eccessiva dei tempi di reazione semplice (visiva superiore a 0" 200, e acustica superiore a 0" 170 o deviazione normale superiore a 0" 030) (*p*).
70. Lunghezza eccessiva dei tempi di reazione discriminativa o di scelta (media superiore a 0" 5. Deviazione normale superiore a 0" 60 e numero degli errori nella discriminazione superiore a 5 %) (6).
71. Attenzione deficiente (*q*).
72. Deficienza di appercezione per rapidità ed estensione

CLASSE XII.

Anomalie di resistenza alla variazione della pressione barometrica (7).

73. Insufficienza tubarica.
74. Alterazioni respiratorie e circolatorie.
75. Alterazioni nervose generali.
76. Tutte le altre malattie e imperfezioni elencate nell'allegato A del D. L. n. 1156 del 22 luglio 1917.

Elenco delle imperfezioni e infermità che sono causa di inabilità come meccanico a bordo di velivoli adibiti ai pubblici trasporti

1° Tutte le imperfezioni e infermità specificate nelle classi I, II, III, IV, V, VI, VII del 1° elenco; quelle della classe IX, ma con criteri più larghi nella determinazione dell'acuità uditiva, quelle delle classi X e XII.

Tutte le alterazioni che possono menomare la potenzialità lavorativa.

Elenco delle imperfezioni e infermità che sono causa di inabilità come pilota di aerostato.

Tutte le imperfezioni e infermità contenute all'elenco per i candidati agli altri brevetti di pilotaggio, ad eccezione del n. 46, classe VIII, che deve essere così modificata:

« Visus inferiore all'unità in ambo gli occhi, o inferiore a 0,8 in un occhio, con correzione di lenti ».

E ad eccezione dei nn. 66 e 67, classe XI, di cui non si terrà conto.

Avvertenze.

1. — Nel giudizio sui candidati all'aviazione sarà tenuto conto non solo dei singoli esami, ma anche del complesso delle prove a cui ciascuno è sottoposto, per modo che risulti in modo chiaro, se la personalità psicofisiologica del candidato è tale da dare affidamento che questi possa diventare un buon aviatore. Si dovrà anche tener presente se qualche lieve deficienza riscontrata in uno o nell'altro campo non possa essere compensata da altre qualità eccellenti possedute dal candidato. E' inteso che per alcuni esami fondamentali non si può ammettere alcun compenso. D'altro canto nel giudizio complessivo, che il direttore dell'ufficio è tenuto ad esprimere in base ai singoli esami, egli dovrà dichiarare inabili quegli individui i quali risultino appena sufficienti in più esami. Dal comportamento psico-fisiologico e dal contegno del candidato dovrà anche risultare che questi possiede le qualità volitive ed inibitrici necessarie al volo.

2. — Nella raccolta dei dati anamnestici si dovrà usare la massima diligenza, e questa sarà corredata da informazioni assunte dal corpo di provenienza, per mezzo dei Reali carabinieri e per opera delle autorità sanitarie del luogo di abituale dimora e di origine, in base ad un apposito questionario.

3. — Se l'albuminuria consiste solo in tracce, si riesaminerà l'orina nei giorni successivi; se l'albumina scompare si esaminerà ancora il sedimento, previa centrifugazione.

4. — Il senso luminoso sarà esaminato ad occhio accomodato al buio.

5. — Negli esami psicometrici bisogna tener conto di un eventuale stato di stanchezza del soggetto per il viaggio, per gli esami precedenti, ecc. Perciò generalmente, non saranno eseguiti nel primo giorno di presentazione del candidato all'ufficio, ma in uno dei giorni successivi. Gli esami psicometrici non saranno mai eseguiti l'uno dopo l'altro, senza intervallo, ma si lascerà un congruo riposo tra una prova e l'altra. In caso di esito negativo, quando questo non sia assolutamente schiacciante, la prova potrà essere ripetuta in un altro giorno.

6. — I tempi di scelta saranno misurati in base alla reazione dei muscoli dell'avambraccio più in uso, saranno determinati mediante 5 stimoli luminosi disposti a croce, i 4 stimoli periferici indicano la direzione del movimento da imprimere ad un'astra verticale, verso quattro punti disposti su due assi ortogonali: lo stimolo centrale non dovrà essere seguito da alcun movimento. Si prenderanno 12 tempi per ciascuno dei cinque comandi e si terrà conto di 10 tempi per comando. Il calcolo dei valori si farà come per i tempi di reazione.

7. — Si determinerà una depressione di 354 mm. di Hg. in 25', rinnovando l'aria in ragione di 500 cmc. per minuto e per persona. Permanenza a detta depressione (5000 m.) per 5'; ritorno alla pressione normale in 15' Il soggetto sarà avvertito di deglutire nel ritorno alla pressione normale. Si osserveranno le membrane del timpano dopo l'esperimento. Si determinerà il numero dei battiti cardiaci, del respiro nei vari movimenti dell'esperimento e si osserverà il comportamento generale.

Notizie sui metodi da usarsi nelle indagini fisiologiche.

a) La spirometria sarà determinata con un apparecchio di minima resistenza (Spirometro di Hutchinson e sue modificazioni o contatore di gas) e si prenderà la media di 10 determinazioni. Si avrà cura di sterilizzare l'imboccatura dello spirometro per ogni individuo.

b) Si terrà il soggetto disteso per un'ora; si ripeterà l'esame a distanza di qualche giorno: in tal caso, il soggetto non dovrà essere avvertito che procederà a nuova visita del cuore, ma dovrà essere inviato per subire un esame diverso: per es., degli occhi.

c) La pressione del sangue sarà determinata collo sfigmomanometro di Riva Rocci. Nei casi dubbi si esaminerà il candidato ripetutamente e si controlleranno i dati con l'oscillometro di Pachon o apprecchio similare.

d) Sarà esaminato con uno stereoscopio a tavole di Hepp.

e) Si determinerà con le tavole di Nagel, con le lane di Holmgren, e, nei casi dubbi, con metodi strumentali, tra cui quello dei colori di contrasto di Maggiora e con la miscela dei colori spettrali confrontati con un colore puro.

f) La esistenza della stenosi tubarica sarà determinata con la campana pneumatica.

g) La scala acumetrica da usarsi per la voce afona di media intensità, nel silenzio relativo del giorno, sarà la seguente: per i fonemi bassi le parole: topo, cuoco, fuoco, uno, uomo, duro, mulo. Per i fenomeni medi ed alti: giostra, tre, tutti, tappeto, finestra, minestra, catena, balena, capanna, latte, orso, strada, sessanta, stella, sasso, ieri, sei.

A queste parole dovranno essere intercalate parole indifferenti

h) Si determinerà nei casi dubbi mediante il metodo grafico, registrando le variazioni di pressione nel rinofaringe, durante la respirazione e a bocca chiusa: variazioni che non dovranno essere superiori a 1 cm. d'acqua. Badare alla perfetta sterilizzazione della sonda.

i) La rotazione sarà fatta: 1° nell'individuo seduto a tronco e testa eretta, intorno ad un asse verticale che passi per la linea traversa biauricolare: 10 giri in 20", prima in un senso e poi nell'altro; 2° nell'individuo a troncoflesso in avanti, a testa piegata di 90 a. sulla verticale: 5 giri in 10" nei due sensi. Nella prima prova si terrà conto della durata del post-nistagmo (senza che però questo abbia un valore tassativo) e sopratutto dei fenomeni secondari; nella seconda prova, in cui i fenomeni secondari sono più marcati e più durevoli, si terrà conto anche della caduta e del tempo occorrente per la sua correzione.

Per l'eccitamento galvanico si useranno elettrodi impolarizzabili di 1 cm. di superficie, applicati subito al disopra dell'articolazione mandibolare dei due lati, dopo aver bene inumidita la pelle e usando una corrente che si introdurrà lentamente, per mezzo di un reostato ad ogni 1/2 milli-ampère di aumento di corrente si aprirà il circuito dopo 5" di regime costante. Lo spostamento del capo e del tronco verso l'anode non dovrà avvenire prima di aver raggiunto 1 milli-ampère. Il soggetto starà in piedi senza appoggi, ad occhi bendati e testa eretta a piedi giunti.

Per l'eccitamento termico si fa passare una corrente di acqua per il condotto uditivo esterno, con cannula a doppia corrente, sotto una pressione di 50 cm. di acqua, attraverso un tubo di gomma di 1 metro con lume di 5 millimetri.

L'acqua sarà a 27°, con labirinto normale si avrà nistagmo verso il lato non irrigato e dopo un irrigazione con non più di 100 cmc.: durata del nistagmo circa 2'. In caso di ipoeccitabilità si farà l'esame con acqua a 21° Se la quantità d'acqua adoperata sarà più piccola di 60 cmc., esisterà ipereccitabilità.

La testa sarà inclinata a 60° all'indietro.

l) La prova della deambulazione si praticherà facendo eseguire 6 passi avanti e 6 indietro ad occhi bendati per la stazione eretta la prova si farà su uno e due piedi; ambedue le prove, subito dopo aver rotato il soggetto per 10 giri in 20", per l'indicazione dopo 10 giri in 10"

L'indicazione si fa con pennelli duri, intinti in colori diversi, prima e dopo la rotazione, in ciascuno dei due sensi, e con ambedue le mani, andando dall'alto in basso e centrando su un campo circolare di 12 cm. di raggio e in cui sono tracciati tre centri concentrici di 3, 6 e 9 cm. di raggio.

Nel normale solo poche indicazioni dovranno uscire dal cerchio interno. Per l'indicazione, che si fa ad occhi bendati, si procede portando dapprima la mano del soggetto in corrispondenza del centro del bersaglio e indicando poi a ritornarvi ripetute volte. Il bersaglio sarà disposto orizzontalmente davanti al soggetto senza che questi abbia contatti col bersaglio stesso.

m) Si determina con l'apparecchio di Galeotti; usando un peso di 1 chilogramma e spostandolo regolarmente con un ritmo di 10" per escursione doppia. Le curve che ne risultano devono essere regolari, possibilmente orizzontali e senza sbalzi notevoli.

n) Come stimolo si userà un improvviso suono di sirena, di petardo o razzo con scoppio, che si varierà da un esame all'altro. Il soggetto sarà quanto più possibile isolato dall'ambiente e sottratto ad ogni specie di eccitamento che non sia quello voluto Si registreranno: 1° il pletismogramma dell'avambraccio; 2° il polso carotideo con doppia capsula; 3° il pneumogramma; 4° il tremito; 5° il tempo in secondi. Saranno ritenuti inabili coloro che dimostreranno una reazione eccessiva, tenendo speciale conto del comportamento del polso e dei vasomotori, nonchè dell'arresto respiratorio. Si osserverà anche il comportamento generale e la durata delle modificazioni funzionali.

o) Il soggetto, seduto sulla carlinga ad occhi bendati, si appoggerà col dorso allo schienale, toccherà il pavimento coi tacchi, mentre la pianta del piede appoggerà sul timone di direzione; le braccia e gli avambracci non toccheranno il bordo della carlinga, il soggetto deve restare immobile. La carlinga sarà spostata lentissimamente evitando per quanto è possibile, che il soggetto avverta i movimenti. Arrivati alla posizione voluta, il soggetto dovrà disporre verticalmente con una mano sola l'asta metallica unita al goniometro. Si noterà l'angolo formato dal filo a piombo e dall'asta sopradetta. Si ripete la prova sei volte per ogni posizione, alternando la direzione in cui si deve muovere l'asta. Le posizioni d'esame sono: linea di volo (spostamento dell'asta da destra, da sinistra, dall'avanti e dall'indietro); 20° di inclinazione carlinga in avanti, indietro, a destra e a sinistra.

Il soggetto seduto ad occhi bendati, come è detto sopra, dopo essere stato inclinato nelle quattro posizioni suddescritte, è riportato lentissimamente nella posizione di partenza. Dovrà indicare quando si sente in linea di volo Si noterà quale è l'inclinazione reale della carlinga in tale momento.

p) Si useranno i tempi di reazione indifferente senza preavviso, con stimoli visivi e acustici.

Si farà una serie regolare di circa 30 tempi e se ne determinerà un gruppo continuo omogeneo di 20 tempi. Eccezionalmente si potranno scartare due o tre tempi aberranti, come espressione di disattenzione occasionale.

Se il soggetto non si adatta sul principio, fare delle prove di adattamento, di cui si tiene conto, ed eventualmente ricorrere a prove di adattamento, con tempi di reazione con preavviso ad ogni singola determinazione.

Nelle serie definitiva si determineranno: 1° la media; 2° i valori estremi; 3° la deviazione media.

Per le visite di controllo si raccoglieranno circa 150 tempi di reazione a stimolo visivo semplice e circa 100 a stimolo acustico.

Si costruisce la curva di frequenza per classi di 10 in 10; si scartano i valori che cadono fuori della curva continua di frequenza e si determinano: 1° la media generale; 2° i valori estremi; 3° il gruppo più frequente; 4° la deviazione media; 5° la percentuale degli errori (errori tecnici di adattamento-scatti) rispetto al numero totale dei tempi.

q) Si farà cancellare un segno per tutte le cinque serie di segni della tavola Saffiotti, scegliendo a tale scopo i segni di maggiore frequenza, notando il tempo impiegato, il numero degli errori (omissioni o confusione dei segni), gli errori di confusione tra una serie e l'altra: tempo massimo 5 minuti, errore massimo 5 nella prima e seconda serie, 12 nella terza, quarta e quinta serie. Nel caso che esista confusione tra le singole serie, la prova si ripeterà.

Visto, d'ordine di S. M. il Re:

Il Commissario per l'Aeronautica:

MUSSOLINI.

Allegato 24 (art. 241).

GABINETTO PSICO-FISIOLOGICO

di ....

Il Signor .... *di* ....
nato il .... *a* ....
di professione .... *si è presentato a questo Istituto per essere visitato, affinchè sia constatata la sua capacità psico-fisiologica a ricoprire la carica di* (1)..............................

L'esame ha dato luogo ai seguenti risultati:

ESAME	ESITO
1. Esame somatico	
2. Esame dell'occhio *a*) esame oggettivo *b*) campo visivo e di sguardo *c*) senso cromatico	
3. Esame otoiatrico	
4. Apparecchio vestibolare	
5. Tempi di reazione	
6. Tempi di scelta e determinazione	
7. Esami fisiologici vari	
8. Resistenza alle variazioni di pressione	
9. Esame psichico	

Per il che lo si dichiara (2) ....
a ricoprire la carica di (1) ....

...................., *li* .... *19*...

Il Direttore del Gabinetto

....

(1) Pilota di velivolo (indicare il grado), oppure di dirigibile, oppure di sferico, oppure di Ufficiale di rotta, oppure di meccanico a bordo di aeromobili. — (2) Idoneo o non idoneo.

Visto, d'ordine di S. M. il Re:

Il Commissario per l'Aeronautica:

MUSSOLINI.

Allegato **25** (art. 241).

OSPEDALE MILITARE *di* ....

Il Sig. .... *di* ....
nato il .... *a* ....
di professione .... *si è presentato a questo Ospedale Militare per essere visitato, affinchè sia constatata la persistenza della capacità psico-fisiologica a ricoprire la carica di* ....

L'esame ha dato luogo ai seguenti risultati:

ESAME	ESITO
del sistema nervoso	
dell'apparato respiratorio	
dell'apparato circolatorio	
dell'apparato gastroenterico	
dell'apparato vestibolare	
della vista	
dell'udito	
precedenti ereditari	

Per il che si dichiara che nel Sig. .... (1) .... *la capacità psico-fisiologica a ricoprire la carica di* ....

...................., *li* .... *192*...

Il Direttore dell'Ospedale

(1) *Persiste* ovvero *non persiste.*

Visto, d'ordine di S. M. il Re:
Il Commissario per l'Aeronautica:
MUSSOLINI.

PREZZO L. 6.40

TOMMASI CAMILLO, *gerente.* Roma — Stabilimento Poligrafico dello Stato